Arrimage sécuritaire

Canada

Affaires extérieures et
Commerce extérieur Canada

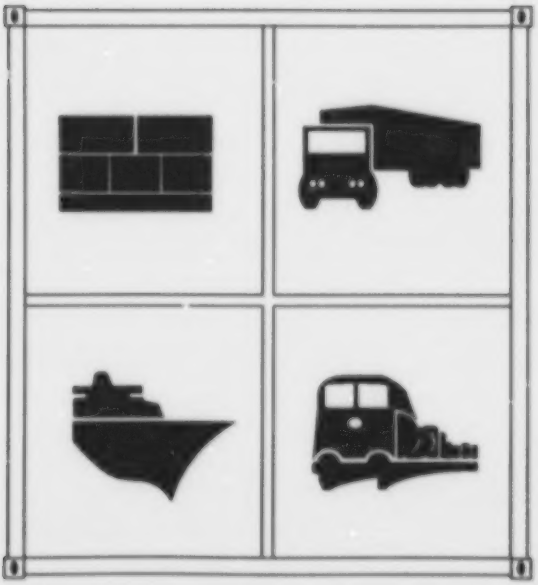
92-01048/

Le ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur joint ses efforts à ceux des exportateurs canadiens afin de multiplier les échanges internationaux; à cette fin, il a fait rédiger le présent guide, dont les expéditeurs et exportateurs pourront se servir afin de faciliter leurs envois vers l'étranger. Un arrimage sécuritaire et efficace permettra d'améliorer la position concurrentielle canadienne, car de meilleures relations avec la clientèle en favorisent la fidélité.

Le principal intervenant ministériel dans le domaine des transports est la Division des services d'exportation et de transport (TPS), qui est située au 125, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0G2.

On peut joindre la Division, par téléphone, en signalant le (613) 996-0446 ou le 996-0245 et, par télécopieur, en signalant le 996-1225 ou le 952-3904.

ARRIMAGE SÉCURITAIRE



Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada

Le présent document a été conçu et rédigé pour le compte de la
Division des services d'exportation et de transport
d'Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada
par

LE GROUPE MARIPORT LTÉE

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de ses auteurs et ne constituent pas nécessairement la politique précédente ou actuelle du gouvernement du Canada.

© 1990 Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Tous droits réservés.

Table des matières

AVANT-PROPOS 1

Origine des pertes 2

CHAPITRE 1

Comment une expédition se déroule-t-elle habituellement et quels sont les intervenants? 4

- Exemple de déplacement intermodal 6
- Qui a manutentionné le conteneur et son contenu? 8
- Intervenants dans un déplacement d'exportation 10

CHAPITRE 2

Les points critiques d'un déplacement 15

CHAPITRE 3

Effets d'un arrimage incorrect 21

CHAPITRE 4

Mesures de prévention destinées à protéger vos marchandises des dommages 25

- Le choix de l'équipement 27
- Avant de commencer le chargement 28
  - Inspectez les marchandises
  - Inspectez la semi-remorque ou le conteneur
- Préparation de la cargaison 34
- L'arrimage des marchandises 35
- Arrimage de la cargaison 38
- Planifiez le chargement 40
- L'équilibrage de la charge 43

Table des matières

CHAPITRE 5

Les principes du chargement 45

CHAPITRE 6

Équipement standard pour les déplacements internationaux et transcontinentaux 50

- Le choix du conteneur approprié 50
- Caractéristiques usuelles des conteneurs pour marchandises sèches 53
- Conteneurs spéciaux et nouveaux éléments disponibles 54
- Exemples de l'emploi de conteneurs spéciaux 57
- Quelques modèles de semi-remorques 58

CHAPITRE 7

Assurances et réclamations 59

- L'assurance des marchandises dans le commerce transocéanique 59
- La réclamation et les documents requis 62
- Le rôle de l'expert maritime 64

CHAPITRE 8

Petit aide-mémoire de l'expéditeur averti 65

ANNEXE 1 Étiquettes et inscriptions les plus courantes de l'omi 67

ANNEXE 2 Termes et expressions courantes du transport intermodal 70

ANNEXE 3 Expressions, abréviations et termes courants 73

ANNEXE 4 Guides et manuels disponibles 80

ANNEXE 5 Remerciements 81

Avant-propos

Le présent manuel a pour but d'aider et d'inciter l'industrie canadienne à accomplir sa mission exportatrice. Elle explique en termes courants la méthode correcte à suivre pour arrimer les charges dans les conteneurs de transport maritime et dans les semi-remorques. Cette méthode répond au principe fondamental suivant :

Les meilleurs produits ne serviront à rien s'ils arrivent endommagés.

Selon le Canadian Board of Marine Underwriters, qui regroupe les assureurs maritimes oeuvrant au Canada :

Environ 83 % de toutes les pertes de cargaison pourraient être prévenus.

Environ 45 % des pertes qui pourraient être prévenues sont dus à une manutention et un arrimage fautifs.

Dans la présente brochure, on trouvera des guides et des aide-mémoire spécialement conçus à l'intention de tout le personnel chargé de l'expédition des marchandises à l'étranger, qui y verra les mesures à prendre pour en assurer la protection.

Puisque :

- personne ne veut ni n accepte de marchandises en mauvais état;
- personne ne s'adresse de nouveau à une entreprise incapable de garantir que ses produits seront livrés en bon état;
- l'entreprise qui ne satisfait pas sa clientèle est vouée à l'échec;
- aucune entreprise ne peut fonder sa réputation et ses plans d'avenir sur des réclamations pour dommages;
- aucune entreprise ne peut se tailler une place dans le marché international si elle ignore les principes élémentaires de l'arrimage sécuritaire,

une bonne connaissance des techniques sécuritaires, en ce qui concerne l'arrimage des marchandises destinées à l'exportation par conteneurs ou par camion, donnera une meilleure assurance aux entreprises qui les mettent en pratique et les aidera à se bâtir des échanges internationaux durables.

Origine des pertes

Les chiffres du tableau ci-contre, qui sont tirés des données de pertes maritimes de la Compagnie d'assurance CIGNA du Canada, portent sur suffisamment de réclamations pour être considérés comme étant représentatifs.

Environ 80 % des pertes de cargaison pourraient être prévenues.

L'expéditeur avisé sait que les efforts consacrés à la préparation, à l'emballage et à l'étiquetage corrects des envois jouent pour beaucoup dans le succès de leur livraison.

En suivant les principes et les techniques élémentaires d'emballage, on peut prévenir les pertes dues aux vols occasionnels ou organisés, réduire les dommages causés par une manutention ou un entreposage incorrects et protéger la cargaison des effets de l'eau.

La satisfaction de la clientèle et sa fidélité ne sont que deux des avantages que procure le recours aux techniques appropriées. Celles-ci permettent également de consacrer moins de temps et d'argent à rechercher et à évaluer les marchandises perdues, endommagées ou volées et, par le fait même, améliorent la rentabilité.

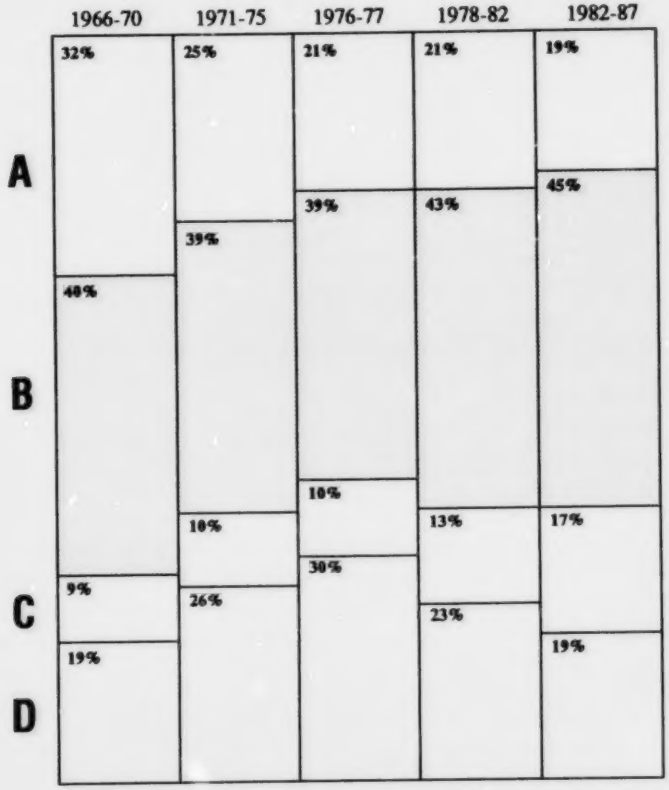
Vols
Bien qu'il soit impossible d'empêcher un voleur déterminé de subtiliser un conteneur entier, l'expéditeur qui accorde suffisamment d'attention à l'état des portes, des charnières, des joints et des verrous verra une diminution sensible des vols occasionnels.

Manutention et arrimage
L'expéditeur peut prévenir la quasi totalité des pertes de ce type.

Dommages causés par l'eau
On peut réduire considérablement les dommages causés par l'eau si l'on choisit le conteneur ou la remorque approprié pour transporter des marchandises qui ont tendance à provoquer de la condensation ou si l'on prend soin de protéger la cargaison de la condensation provenant du conteneur ou des fuites de peu d'importance.

Pertes fortuites
Dans ce domaine, la marge de manoeuvre de l'expéditeur est mince, mais il peut réduire grandement les risques en s'adressant à des transporteurs de bonne réputation.

Pertes de cargaison



Pertes

A

VOLS

Vols, pillage et livraison manquée

B

MANUTENTION ET ARRIMAGE

Conteneurs endommagés par bris, fuites, écrasement, contact avec de l'huile ou d'autres marchandises, contamination et infestation

C

DOMMAGES CAUSÉS PAR L'EAU

Eau douce, condensation (transpiration) et eau de mer

D

PERTES FORTUITES

Naufrage, échouement, incendie, collision et mauvais temps

Chapitre 1

COMMENT UNE EXPÉDITION SE DÉROULE-T-ELLE HABITUELLEMENT ET QUELS SONT LES INTERVENANTS?

Quelles que soient les conditions de la vente des marchandises placées dans le conteneur et qu'il s'agisse d'une transaction f.a.b. (franco à bord), C.A.F. (coût, assurance, fret) ou autre, le déplacement physique du conteneur et de son contenu se font toujours de la même façon.

Entre son point d'origine et sa destination, le conteneur utilisera plusieurs modes de transport entièrement différents. Le passage de l'un à l'autre ne s'effectuera pas seulement au Canada, mais également dans le pays destinataire (sous les mêmes formes ou sous des formes différentes, ou encore à un plus grand nombre de reprises).

Le déplacement dans le cours duquel les marchandises sont placées dans le conteneur à leur point de départ, sont expédiées par des modes de transport totalement différents et n'en sont pas déchargées avant d'arriver à leur destination finale s'appelle un «DÉPLACEMENT INTERMODAL».

Pour l'expéditeur canadien qui n'a jusqu'ici expédié de marchandises qu'à l'intérieur du continent, un déplacement intermodal vers l'étranger en conteneur de transport maritime exige une tout autre approche, par rapport à une expédition par camion ou par chemin de fer.

Dans un déplacement à l'intérieur du Canada ou de l'Amérique du Nord, le camionneur ou la société de chemins de fer choisi doit parcourir entre 1 000 et 2 000 milles (1 500 à 3 000 km). L'expéditeur peut décider d'utiliser les deux moyens de transport; quoi qu'il en soit cependant, le camion et la semi-remorque emprunteront tous deux des routes ou des chemins de fer relativement uniformes.

Par contre, un DÉPLACEMENT INTERMODAL vers un pays étranger se fera sur quelque 8 000 à 10 000 milles (12 000 - 16 000 km) et même plus.

Il se peut également que tous les modes de transport (chemin de fer, camion et navire) soient utilisés et que les marchandises soient manutentionnées de six à dix reprises.

Deux des nombreux éléments du commerce extérieur canadien.

EXEMPLE DE DÉPLACEMENT INTERMODAL

Voici un exemple de déplacement d'un conteneur de transport maritime depuis son point de départ au Canada.

DÉPART

1. Chez l'expéditeur, le conteneur chargé est soulevé et placé sur la plate-forme d'un camion-remorque (déplacement et replacement).

2. Le camion-remorque quitte le terrain de l'expéditeur et se rend à la gare (de 10 à 30 milles, soit 15 à 30 km).

3. Le conteneur est saisi par un portique ou une grue et déposé au sol (entreposage et déplacement).

4. Le conteneur est saisi par un portique ou une grue et placé sur un wagon plat (déplacement et replacement).

5. Le conteneur emprunte le chemin de fer jusqu'au port (de 500 à 1 500 milles, soit 800 à 2 400 km).

6. Le conteneur est saisi par un portique ou une grue et déposé sur le quai (entreposage, déplacement et replacement).

7. Le conteneur est saisi par un portique et amené jusqu'à une grue qui le soulève et le dépose dans le navire (déplacement, levage et replacement).

8. Le conteneur passe de 9 à 14 jours sur l'océan (distance de 3 500 à 6 000 milles, soit 5 600 à 9 600 km).

9. Le conteneur est saisi par une grue qui le soulève et le dépose sur le sol; un chariot élévateur le place à son premier endroit d'entreposage sur le quai (levage, déplacement et replacement).

10. Le conteneur est soulevé par un chariot élévateur ou une grue et placé soit sur la plate-forme d'un camion-remorque pour être transporté à la gare de triage, soit directement sur un wagon plat (levage, déplacement et court trajet sur route ou long trajet par chemin de fer).

11. Dans certains ports, le conteneur peut être soulevé du navire et placé directement sur une péniche qui l'amènera dans les eaux intérieures (de 100 à 500 milles, soit 160 à 800 km).

12. Le conteneur est soulevé pour la dernière fois et déposé chez le destinataire (levage et mise au sol).

SCHÉMA D'UN DÉPLACEMENT INTERMODAL

QUI A MANUTENTIONNÉ LE CONTENEUR ET SON CONTENU?

Au point d'origine

- Les emballeurs
- Les chauffeurs de chariot élévateur
- Les chauffeurs de camion
- Les conducteurs de portique ou de grue
- Les employés de chemin de fer
- Le conducteur de portique
- Le conducteur de la grue de quai
- L'équipage du navire

Au point d'arrivée

- Le conducteur de la grue de quai
- Le chauffeur du chariot élévateur ou le conducteur de portique ou de grue
- Les employés du chemin de fer ou le chauffeur du camion
- Le chauffeur du chariot élévateur
- Le personnel de déballage

En fin de compte... qu'ont subi le conteneur et son contenu?

- Douze déplacements différents
- Huit opérations de replacement
- Neuf opérations de mise au sol
- Peut-être plusieurs changements de température et de niveau d'humidité
- Neuf opérations de levage diverses
- Un déplacement sur 4 000 à 8 000 milles (6 400 à 12 000 km)
- Entre leur chargement et leur arrivée chez le destinataire, les marchandises ont passé de 30 à 45 jours en transit.
- Modes de transport utilisés - camion - chemin de fer - navire

Pour bien comprendre ce que signifie un arrimage sécuritaire, il faut prévoir les multiples opérations de manutention que comporte un déplacement international.

INTERVENANTS DANS UN DÉPLACEMENT D'EXPORTATION

L'EXPÉDITEUR

Vous voudrez vous assurer du meilleur service au prix le plus bas possible. Pour ce faire, vous devrez sans doute vous adresser directement ou indirectement aux intervenants suivants.

LE TRANSITAIRE

La plupart des exportateurs entretiennent des relations suivies et fructueuses avec une société d'expédition compétente et expérimentée. Dans bien des cas, le transitaire est en mesure de répondre à toutes les exigences de ses clients, depuis leurs installations jusqu'à celles de l'importateur.

Ainsi, un transitaire de bonne renommée établira toute la documentation requise de l'expéditeur et prendra toutes les dispositions nécessaires au transport des marchandises. Il se chargera notamment :

- de trouver des transporteurs intérieurs,
- de fixer les conditions du transport,
- de communiquer avec les employés du port,
- de trouver une compagnie de navigation,
- de choisir un courtier en douanes au port d'arrivée,
- d'engager les agents qui livreront les marchandises chez le destinataire.

L'ASSUREUR MARITIME

Il est essentiel que, dès les étapes préalables à la planification, l'expéditeur s'entretienne des questions d'assurance non seulement avec le transitaire, mais également avec un agent, un courtier ou une société d'assurances de réputation bien établie.

Il faut accorder autant d'importance à l'obtention d'une garantie d'assurance complète et bien pensée, pour protéger aussi bien la cargaison que la responsabilité de l'exportateur conformément aux conditions de la vente ou de la lettre de crédit, qu'aux autres exigences concrètes de l'expédition.

LE CAMIONNEUR INTÉRIEUR

Le camionneur est chargé de prendre le conteneur de l'expéditeur et de le porter à la gare la plus proche, d'où il sera expédié au port. Le camionneur peut également livrer lui-même le conteneur au port ou jusqu'au navire.

L'expéditeur doit à tout prix s'assurer que le camionneur puisse facilement communiquer avec le transitaire et le transporteur qui prend sa relève. Le camionneur peut également venir en aide à l'expéditeur et le conseiller au cours des étapes de pré-planification. On peut alors décider de la disposition des marchandises dans la semi-remorque ou le conteneur, ainsi qu'établir les exigences d'arrimage et les autres précautions à prendre en vue du déplacement.

LA SOCIÉTÉ DE CHEMINS DE FER INTÉRIEURS

Plusieurs sociétés de chemins de fer possèdent également des services de camionnage et d'expédition. Elles offrent pour avantage la capacité de faire de longs trajets, la rapidité, la fiabilité et le respect des échéanciers dans la liaison avec les navires transocéaniques.

L'expéditeur prudent se doit de communiquer avec la société de chemins de fer qu'il entend utiliser afin d'établir la disposition idéale de ses marchandises dans le conteneur, comme dans le cas du camionneur. Les sociétés ferroviaires disposent d'un personnel d'expérience et de guides d'arrimage qui seront d'un grand secours à l'expéditeur dans la préparation des marchandises à exporter.

LA COMPAGNIE DE NAVIGATION

Le trajet sur l'eau est souvent considéré comme **"l'étape la plus difficile du voyage"**.

La compagnie de navigation doit veiller à ce que le conteneur de l'expéditeur traverse l'océan sans incident. Comme nous l'avons dit précédemment, mieux vaut communiquer avec elle aussi tôt que possible.

La compagnie de navigation fournira souvent elle-même le conteneur; il est donc essentiel qu'elle dispose dès l'abord de renseignements précis et qu'elle soit au courant des exigences de l'expéditeur, afin d'être en mesure de lui procurer le conteneur qui correspond à ses besoins du point de vue de l'arrimage et du transport.

Les dommages s'évitent grâce à la planification et à la consultation.

Camion à semi-remorque de 45 pi de type courant.

Grue soulevant le conteneur du camion.

Pont roulant déchargeant le conteneur du wagon plat.

Grue déposant le conteneur dans un navire porte-conteneurs à cellules.

Grue de quai de type courant.

Chapitre 2

LES POINTS CRITIQUES D'UN DÉPLACEMENT

OÙ, QUAND ET COMMENT SE PRODUIT-IL DES DOMMAGES?

Dans les gares, les cours de triage, les entrepôts et les ports de mer du monde entier, le matériel et les méthodes de manutention des marchandises et des conteneurs peuvent varier de la plus haute technicité à la plus grande simplification.

Les conditions dans lesquelles s'effectuent le transport (mer agitée, routes de moindre qualité, forte circulation et voies ferrées inégales) feront subir à vos marchandises toutes sortes de mouvements et de heurts.

Ces conditions, prises distinctement ou dans leur ensemble, font que, pour **"L'ÉTAPE LA PLUS DIFFICILE DU VOYAGE"**, les marchandises doivent être bien emballées et bien arrimées.

Il est essentiel que l'on sache tenir compte de tous les mouvements et de tous les heurts qui peuvent se produire pendant un déplacement intermodal à l'étranger. l'examen, les points faibles commencent à ressortir.

1. MANUTENTION ET ARRIMAGE

- Manoeuvres incorrectes du chauffeur du chariot élévateur.
- Marchandises poussées ou tirées lorsque l'équipement de manutention est insuffisant ou le personnel inexpérimenté.
- Trop grand nombre de colis superposés.
- Piles qui ne sont pas bien d'aplomb.
- Entreposage trop long et emballages écrasés.

2. TRAJET EN CAMION

- Freinage et accélération.
- Manoeuvres d'accouplement et heurts le long des quais de chargement.
- Chocs et vibrations.
- État des routes et conditions atmosphériques.
- Accidents (collisions et versements).
- Oscillations dans les courbes, les dépassements et les virages serrés.

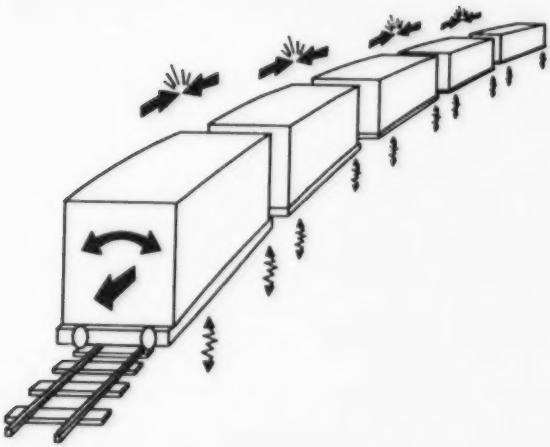
3. TRAJET PAR CHEMIN DE FER

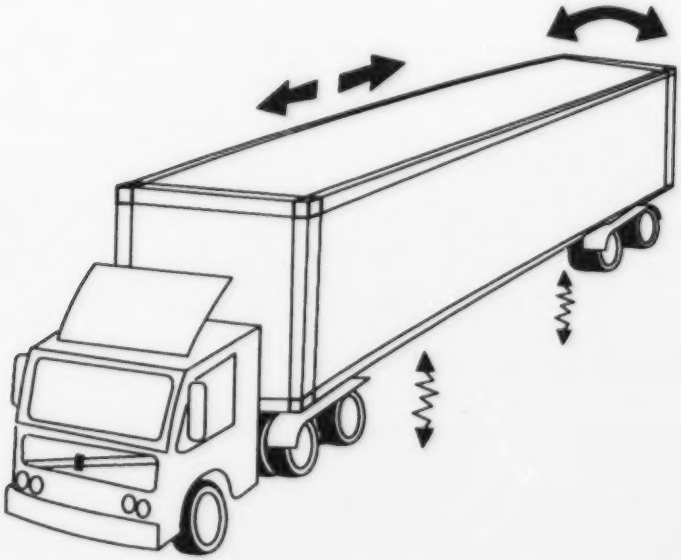
- Accélérations et ralentissements.
- Chocs d'accouplement lors des manoeuvres.
- Oscillations dans les courbes.
- Chocs et vibrations.
- Déraillements.

4. MANUTENTION DANS LES GARES

- Rapides accélérations verticales ascendantes et descendantes.
- Freinage et accélération.
- Chocs et vibrations.
- Oscillations et balancements.
- Versements.

MOUVEMENTS LORS DU TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER ET PAR CAMION





5. TRANSPORT SUR MER

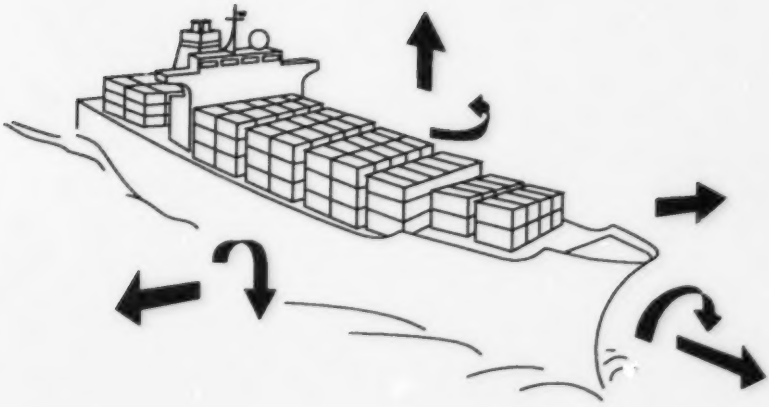
Un navire peut être entraîné dans plusieurs mouvements différents :

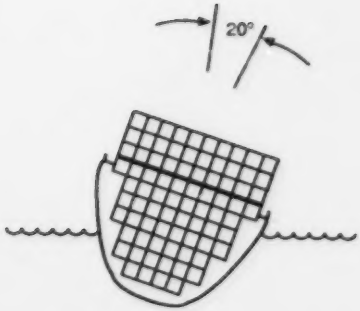
- Il roule, il tangue, il se soulève et retombe.
- Il subit le choc des vagues (et, par mauvais temps, l'eau peut passer le bordage et se répandre sur les marchandises et les conteneurs arrimés sur le pont).
- Il est assujetti à de grandes variations de température (la chaleur ou le gel peuvent causer des dommages).
- Il peut y avoir condensation (le navire lui-même ou sa cargaison peuvent «transpirer»).
- Il peut y avoir inondation (par exemple lorsque la cargaison est placée sur une surface mal drainée).
- Il doit affronter les risques particuliers à la navigation, par exemple l'échouement ou les collisions.

Dans un déplacement international, la partie du trajet qui s'effectue en mer peut soumettre la cargaison à de fortes tensions imprimées par le mouvement, qui sont souvent beaucoup plus accentuées que lors d'un déplacement routier ou ferroviaire. Pour chaque mouvement de roulis complet du navire, un conteneur pourra se déplacer sur quelque 70 pieds, souvent trois ou quatre fois dans une seule minute.

Une cargaison placée dans des conteneurs n'est pas nécessairement plus en sécurité. Celle-ci dépend non seulement de l'arrimage, mais aussi de la structure, de l'état et de la qualité du conteneur.

MOUVEMENTS D'UN NAVIRE





Vraquier des Grands Lacs et d'océan adapté au transport des conteneurs.

Navire porte-conteneurs à cellules de grande dimension.

Chapitre 3

EFFETS D'UN ARRIMAGE INCORRECT

Voici quelques exemples de ce qui arrive à une cargaison mal arrimée. Un peu d'attention, ou encore une meilleure planification, permettrait d'éviter la plupart, sinon la totalité, de ces incidents.

Les illustrations parlent d'elles-mêmes.

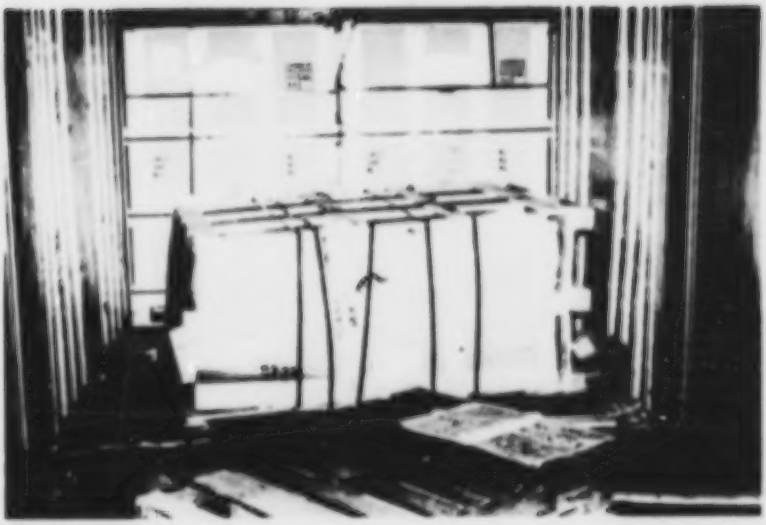
Explosion due à la friction de marchandises non arrimées.

Charges trop lourdes placées sur le dessus.

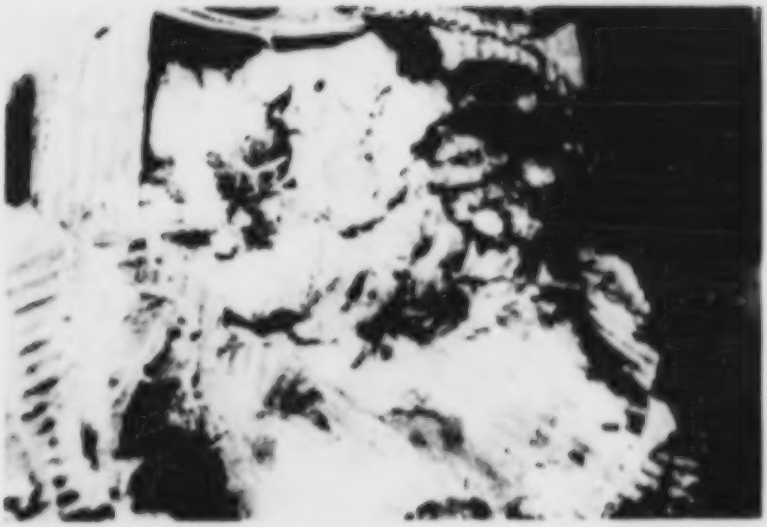
Chargement trop serré, pas de cloisons entre les groupes, conteneur qui fuit et dommages par l'eau.

Pas d'étais ou de lanières de soutien.

Pas de cloisons et marchandises incorrectement étagées.



Étayage manquant.



Conteneur qui fuit et marchandises chargées sans cloisons.

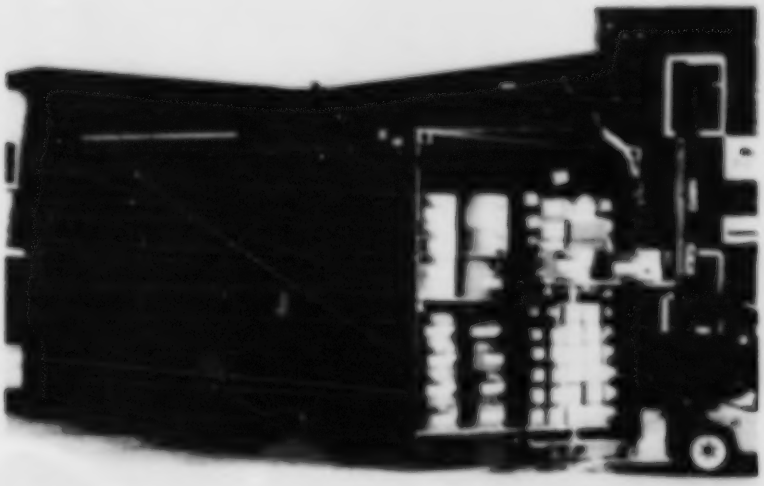
Chapitre 4

MESURES DE PRÉVENTION DESTINÉES À PROTÉGER VOS MARCHANDISES DES DOMMAGES

Depuis quelques années, l'emploi des conteneurs intermodaux pour le transport d'une vaste gamme de marchandises s'est considérablement répandu. Avec la mise au point de conteneurs de différents modèles et tailles, il est maintenant possible d'y charger pratiquement tous les genres de produits. La conteneurisation facilite la livraison directe d'un envoi complet et réduit de beaucoup les risques de dommages. Cependant, pour minimiser les problèmes d'endommagement, il est préférable de :

- connaître le volume et les caractéristiques des marchandises à expédier;
- choisir le type de conteneur approprié -- voir le chapitre 6;
- avoir recours à un service d'expédition par conteneurs compétent;
- s'assurer que la taille du conteneur convient aux marchandises;
- s'assurer que le transport sera exécuté par l'entreprise choisie;
- vérifier que le poids de la cargaison n'est pas supérieur à la charge maximale permise du conteneur;
- inspecter le conteneur, pour s'assurer qu'il puisse loger et bien protéger les marchandises;
- vérifier le conteneur dès son arrivée, pour s'assurer qu'il n'y a pas de dommages;
- s'assurer que les portes et serrures ferment bien;
- faire en sorte que les marchandises soient prêtes à être chargées selon un plan établi à l'avance;
- vérifier, avant le chargement, si les marchandises et leur emballage sont en excellent état;
- équilibrer la charge du conteneur, dans les deux sens;
- photographier les marchandises arrimées, à mi-chargement dans le cas d'un conteneur de vingt pieds et à deux reprises dans le cas d'un conteneur de quarante pieds (soit au tiers et aux deux tiers du chargement);

- arrimer, caler et attacher les marchandises dans le conteneur pour s'assurer que ni la cargaison, ni le conteneur, ni le véhicule ne soient endommagés;
- s'assurer que les tonneaux et les contenants de liquides soient étanches et exempts de fuites;
- dans la mesure du possible, fixer les marchandises aux points d'attache prévus dans les parois et le plancher du conteneur;
- s'assurer que les parois du conteneur ne puissent être endommagées par des marchandises qui font saillie;
- noter s'il y a des étiquettes «Fragile» et des flèches indiquant le sens des marchandises; faire en sorte qu'elles restent bien visibles;
- charger avec soin, en prenant tout le temps requis;
- si, dans un conteneur, de larges espaces doivent être laissés vides, les compartimenter à l'aide de pièces de bois;
- poser les cales et les étais avec soin;
- placer toutes les marchandises dangereuses près des portes arrière du conteneur, afin qu'elles soient facilement accessibles.



L'aspect extérieur est satisfaisant, mais les marchandises arriveront peut-être en mauvais état, parce qu'elles sont mal empilées, mal étayées et mal attachées.

LE CHOIX DE L'ÉQUIPEMENT

☞ **PRÉPAREZ VOTRE ENVOI ET RÉSERVEZ AUPRÈS DU TRANSPORTEUR LONGTEMPS À L'AVANCE.**

☞ **CHOISISSEZ BIEN VOTRE TRANSPORTEUR-- Il en existe habituellement plusieurs dans votre localité.**

Pour les connaître, consultez les Pages jaunes ou adressez-vous aux associations intéressées. La Division des services d'exportation et de transport du ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur peut vous en fournir une liste récente.

☞ **AYEZ SOUS LA MAIN, AU SUJET DES MARCHANDISES, TOUS LES RENSEIGNEMENTS QUE LE TRANSPORTEUR POURRAIT DÉSIRER.**

En voici quelques exemples importants :

a) Votre adresse, le type de voie d'accès qui y mène et de quai de chargement, le rayon de braquage utilisable pour les véhicules et toute autre restriction.

b) Le poids et le volume des marchandises, le genre d'emballage, l'emploi de palettes et autres détails.

c) Toute condition spéciale, notamment s'il s'agit de marchandises dangereuses, si elles sont de forme inhabituelle, fragiles ou de taille excédentaire, ou encore si elles requièrent une température constante.

d) Les exigences spéciales de manutention, par exemple l'emploi exclusif d'une grue pour le chargement.

e) Le nom et l'adresse du destinataire et le genre d'installations de déchargement qu'on y trouvera.

Ces renseignements comptent parmi ceux qui sont essentiels pour le transporteur; celui-ci voudra vous procurer, parmi la grande variété de véhicules disponibles, celui qui convient le mieux à vos marchandises.

AVANT DE COMMENCER LE CHARGEMENT

☞ INSPECTEZ LES MARCHANDISES

Dans certains cas, les marchandises sont déjà placées dans l'ordre voulu sur le quai d'expédition; dans d'autres, elles sont chargées dès la fin du cycle de production. On doit cependant toujours en vérifier l'état avant le chargement.

Inspectez les marchandises pour détecter :

- des fuites ou des déversements;
- des perforations ou des déchirures;
- des déformations;
- des taches;
- des bruits inexpliqués;
- des emballages écrasés;
- des palettes ou des patins endommagés;
- des objets qui font saillie;
- des clous de palettes mal enfoncés;
- des emballages ou des bandes rétractables endommagés.

Si vous détectez une anomalie, vérifiez-en la nature. La correction de problèmes de ce genre vous évitera des dommages et vous épargnera du temps.

☞ COMPTEZ LES PICES

Si les quantités ne sont pas exactes, tous devront en subir les conséquences-- faites les vérifications requises si le nombre de pièces ne correspond pas à celui qui est indiqué sur le bordereau.

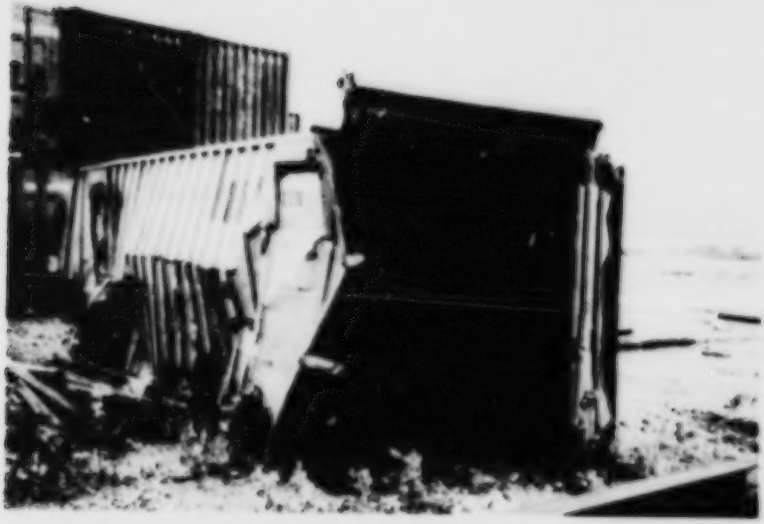
☞ INSPECTEZ LA SEMI-REMORQUE OU LE CONTENEUR

Vérifiez toujours l'état de la semi-remorque ou du conteneur à sa livraison et avant le chargement.

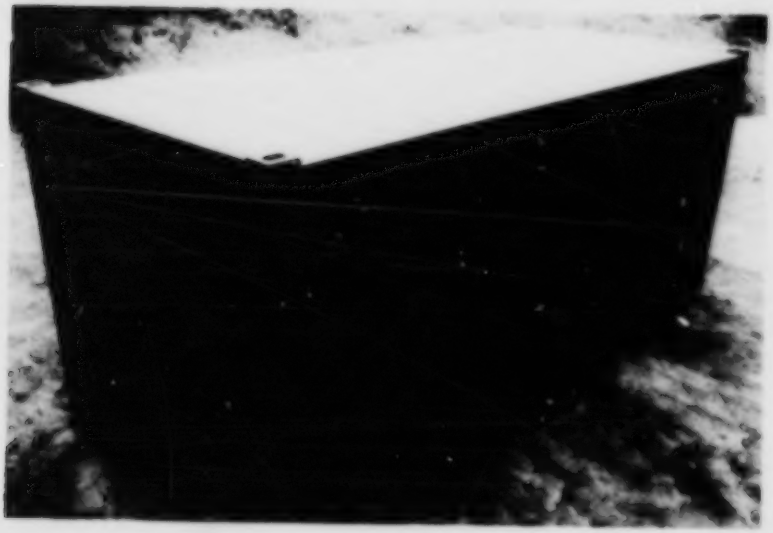
Si vous voyez un problème ou si la semi-remorque ou le conteneur ne vous semble pas conforme au modèle commandé-- appelez le transporteur ou informez-en le chauffeur.

Il serait souhaitable de confirmer, auprès du chauffeur ou du répartiteur du transporteur, que la semi-remorque ou le conteneur convient au poids total de vos marchandises.

La conteneurisation a permis de réduire sensiblement les dommages subis par les marchandises, mais cet avantage dépend dans une large mesure de l'état du conteneur lui-même.

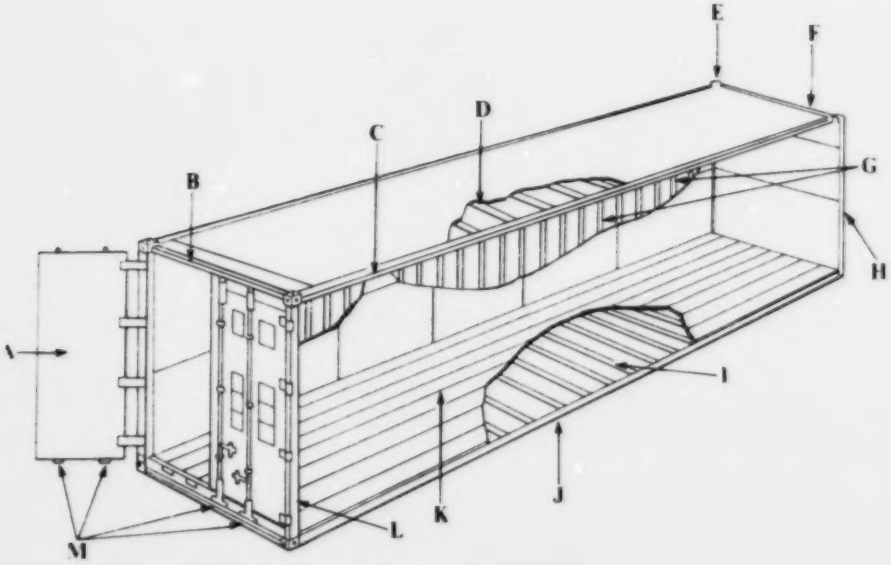


Certains conteneurs sont de meilleure qualité que les autres!



L'aide-mémoire qui suit vous aidera à inspecter le conteneur ou la semi-remorque afin d'assurer à vos marchandises la protection voulue. Il ne faut pas utiliser de conteneurs ou de semi-remorques qui fuient, dont les défectuosités peuvent entraîner des dommages à leur contenu ou qui présentent des risques pour la sécurité du personnel.

Dans le schéma qui suit, les éléments et leur description se rapportent à un conteneur, mais la plupart de ces caractéristiques se retrouvent également dans une semi-remorque.



LÉGENDE:

A	Porte arrière	I	Entretoises
B	Linteau arrière	J	Plinthe
C	Traverse supérieure	K	Planches de fond
D	Entretoises de toit	L	Pièce d'angle arrière
E	Pièce d'angle moulée	M	Tiges de verrouillage
F	Linteau avant		
G	Montants latéraux		
H	Pièces d'angle avant		

INTÉRIEUR

Doit être exempt de brisures, de déchirures, de perforations et de bosses qui peuvent nuire au chargement. Tout dommage grave signifie que la structure du conteneur est affaiblie.

- Il faut procéder à des essais de lumière : pénétrez dans le conteneur, faites fermer les portes et voyez si la lumière pénètre par le toit, les côtés, les portes et le plancher. Assurez-vous que les réparations visibles sont bien étanches. Les essais peuvent aussi se faire à l'aide d'un boyau d'arrosage ou de fumée.

- **Accessoires**
  Les cales et anneaux de fixation des marchandises doivent être en bon état et solidement ancrés. Faites en sorte que les évents, le cas échéant, ne soient pas obstrués et soient pourvus de déflecteurs pour prévenir la pénétration de la pluie et de l'eau de mer.

- **Propreté**
  Assurez-vous que le conteneur ne retienne pas de résidus provenant de sa charge précédente, particulièrement des odeurs qui peuvent se communiquer à vos marchandises.

EXTÉRIEUR

Doit être exempt de perforations et de bosses qui peuvent nuire à la manutention.

- **Portes**
  Assurez-vous que les portes peuvent être bien verrouillées et scellées. Vérifiez si les joints des portes sont en bon état et étanches lorsque la porte est fermée. Inspectez la visserie des portes. Si les boulons et écrous s'enlèvent facilement à l'aide d'outils élémentaires, il est possible d'ouvrir le conteneur sans briser le sceau ou le verrou-- voilà qui n'échappera pas à un voleur.

- **Accessoires**
  Un rapide coup d'oeil aux accessoires de levage fixés aux angles du conteneur vous permettra de repérer ceux qui sont endommagés et dangereux; vérifiez les dispositifs qui servent à arrimer le conteneur sur la semi-remorque : ils doivent tous être en bon état et utilisés.

- **Toiture souple, panneaux**
  Assurez-vous que la toile fournie avec un conteneur ouvert est en bon état et munie des dispositifs de fixation appropriés. Vérifiez si les panneaux des ouvertures sont bien étanches.

Voici une brève liste des dommages les plus courants.

AVANT

Panneau avant
Porte des marques de coups, des déchirures ou des perforations.

Pièces rapportées
Mal fixées, d'un matériau différent du panneau original, perméables ou non fixées avec des rivets approuvés pour fins de douane, soudures défectueuses, sans couche d'apprêt ou peinture.

Traverse supérieure
Pliée, coupée, écrasée ou brisée.

Pièces d'angle
Courbées, brisées, coupées, éraflées ou tordues.

Accessoires d'angle inférieurs et supérieurs
Accessoires brisés ou tordus, soudures craquelées.

Rivets
Mal fixés ou manquants.

Soudures
Mal faites, sans couche d'apprêt ou peinture.

CÔTÉS GAUCHE ET DROIT

Panneaux
Portent des marques de coups, des déchirures ou des perforations.

Pièces d'angle
Courbées, brisées, coupées ou tordues.

Accessoires d'angle supérieurs et inférieurs
Accessoires brisés ou tordus, soudures craquelées.

Arrêts de portes
Endommagés ou manquants

Plinthes et traverses supérieures
Courbées, coupées, écrasées ou brisées.

ARRIÈRE

Portes
Difficiles à ouvrir ou à fermer.

Panneaux de porte (métalliques ou autres)
Tordus, coupés ou perforés.

Tiges de verrouillage
Bloquées, courbées, brisées ou tordues.

Cames des tiges de verrouillage
Courbées ou brisées.

Poignée de porte et accessoires
Brisés, courbés ou manquants.

Gâches de verrou à came
Courbées ou brisées.

Charnières de portes
Brisées, tordues, mal ajustées ou bloquées.

Joints de porte et accessoires
Coupés, déchirés ou mal fixés.

Ouverture de porte
Coupée, brisée ou portant des marques de coups.

Seuil de porte
Coupé, brisé ou tordu.

Dispositif anti-gauchissement (le cas échéant)
Courbé, endommagé ou brisé.

Gouttière
Courbée, brisée ou écrasée.

TOIT

Panneau
Perforé, portant des marques de coups ou tordu.

Accessoires d'angle supérieur
Accessoires brisés ou tordus, soudures craquelées

Plaque protectrice d'angle (le cas échéant)
Perforée, portant des marques de coups ou tordue.

STRUCTURE PORTANTE

Entretoises et accessoires
Écrasés, coupés, courbés, tordus ou détachés des plinthes latérales ou du plancher.

Évidement (le cas échéant)
Coupé, portant des marques de coups ou tordu, soudures craquelées.

Entrées de fourche (le cas échéant)
Coupées, portant des marques de coups ou tordues, parties inférieures brisées ou tordues.

INTÉRIEUR

Plafond
Perforé, portant des marques de coups ou tordu.

Entretoises de toit (le cas échéant)
Courbées, coupées ou détachées du toit.

Plancher
Tordu, portant des marques de coups, rétréci, ondulé ou excessivement taché.

Côtés
Portant des marques de coups, déchirés ou perforés.

Glissières de chargement (côtés ou plancher)
Déchirées, détachées, courbées ou manquantes.

Anneaux ou pistes d'arrimage des marchandises (plancher ou côtés)
Arrachés, perforés, déchirés ou excessivement tachés.

Propreté
Présence de débris ou de déversements.

Odeurs
Désagréables, qui peuvent contaminer les marchandises.

Pénétration de la lumière

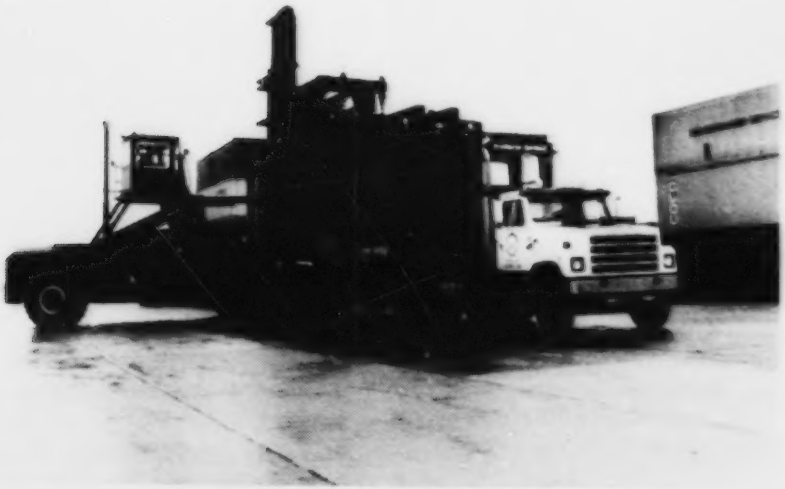
PLATE-FORME

Pneus
Bonne condition, usure peu prononcée, aucune trace de coupure, de brisure ou de rechapage décollé.

Verrous tournants
Les verrous tournants et leurs manettes sont en bon état.

Feux et réflecteurs
Vérifiez s'ils fonctionnent tous.

Châssis
Voyez si la structure est endommagée, particulièrement à proximité du pivot d'attache.



Grue déplaçant un conteneur de 40 pieds.

PRÉPARATION DE LA CARGAISON

Un conteneur intermodal est en réalité semblable à une soute de navire en modèle réduit. Lorsque les conteneurs sont chargés sur le navire, leur contenu subit, pendant le voyage, les mêmes forces et est exposé aux mêmes dangers qu'une cargaison en colis distincts.

Il faut donc, pour une expédition intermodale, respecter les mêmes principes et suivre les mêmes méthodes que s'il s'agissait d'emballer et d'arrimer des marchandises à exporter en colis.

EMBALLAGE POUR L'ÉTAPE LA PLUS DIFFICILE DU VOYAGE

Assurez-vous que les marchandises ne peuvent se déplacer à l'intérieur de la boîte de carton, de bois ou autre. Immobilisez-les à l'aide de cales, d'attaches ou de coussinets.

Les boîtes de carton, de carton dur ou de bois doivent être en mesure de supporter la charge d'une pile se rendant jusqu'au plafond (de 8 à 9 pi, soit 2,4 à 2,7 m, selon le conteneur). Elles doivent pouvoir résister à la pression latérale provenant des marchandises voisines (jusqu'à 70 p. cent de la charge verticale). De cette manière, il ne se produira aucun écrasement si le conteneur est incliné (jusqu'à 30 °) pendant la manutention ou le voyage en mer.

Les articles lourds, les machines et les objets de forme ou de dimensions inégales doivent être mis dans des caisses ou dans des boîtes munies au besoin de patins pour en faciliter la manutention et minimiser la perte d'espace.

Dans la mesure du possible, les marchandises doivent être groupées ou placées sur des palettes. Les manutentionnaires devront alors utiliser un équipement mécanique pour les déplacer.

Prévoyez une protection adéquate contre la pénétration de l'eau. Utilisez des déshydratants (substances absorbantes), des pellicules pare-humidité ou pare-vapeur, des emballages de plastique ou des toiles pour pallier aux fuites ou à la condensation. Enduisez les pièces mécaniques sensibles à la corrosion d'une substance anti-rouille ou d'un inhibiteur de corrosion.

PLANIFIEZ L'ARRIMAGE

Respectez les limites de charge
Ne dépassez pas la capacité nominale du conteneur, ni la concentration de charge par pied carré de surface. Vérifiez quelles sont les limites de charge aux essieux sur les autoroutes de ce côté-ci et de l'autre côté de l'océan, car la capacité totale de certains conteneurs peut être supérieure aux règlements locaux.

Équilibrez la charge
Évitez de placer les charges lourdes d'un seul côté ou à une seule extrémité. Placez d'abord les objets les plus lourds. Les articles de poids et de densité plus élevés devraient être placés dans des boîtes ou des caisses ou être pourvus de patins pour mieux en distribuer la charge.

Évitez de grouper des marchandises incompatibles
Les marchandises à forte odeur ou qui produisent de l'humidité ne devraient pas être placées à proximité d'objets susceptibles de retenir les émanations ou d'être endommagés par l'eau. Les articles comportant des pièces en saillie ou de forme inégale doivent être séparés du reste de la

cargaison; on peut les mettre dans des boîtes ou des caisses, ou encore utiliser un rembourrage ou des cloisons. Il est préférable de ne pas placer de marchandises susceptibles de fuir ou de se déverser au-dessus d'autres objets.

Respectez les règles relatives aux marchandises dangereuses
Consultez le transporteur pour connaître les règles et limitations s'appliquant à l'expédition des marchandises suivantes :

- combustibles
- explosifs
- liquides inflammables
- solides inflammables
- substances gazeuses
- substances radioactives
- substances magnétisées
- corrosifs
- poisons
- comburants

Une fois renseigné, procédez comme suit :

Étiquetez et marquez les marchandises dangereuses de la manière prescrite. Posez des placards d'avertissement sur l'extérieur du conteneur. (Voir à l'annexe 1 les placards OMI.) N'oubliez pas que les placards employés varient selon les pays et que ceux qui valent pour le pays d'origine ne sont pas toujours conformes à la réglementation des pays de transit ou du pays destinataire. Vérifiez à l'avance afin d'éviter un embargo ou des délais inutiles.

Inscrivez la nature des marchandises sur tous les documents d'expédition.

Faites en sorte que les marchandises et les matériaux requis soient prêts avant que ne commence l'opération d'arrimage.

Une bonne planification facilitera le placement, l'empilage et la distribution de la charge, tout en vous évitant d'avoir à retirer des marchandises pour ajouter des éléments imprévus; de plus, vous pourrez installer les cales et les supports et remplir les vides au fur et à mesure.

Planifiez le déchargement.
Placez vos marchandises dans l'ordre inverse du déchargement prévu.

Assurez-vous que les entrées de fourche des palettes et des patins soient face à la porte.

Remplissez les vides avec ordre et méthode, sans coincer de colis de façon instable.

Dommages esthétiques
C'est souvent par l'emballage extérieur de vos marchandises que le destinataire se fait une première image de votre entreprise. Un emballage abîmé, même si les dommages sont sans gravité, peut décourager votre client, nuire à vos relations avec lui ou même, ce qui est plus important, l'inciter à refuser d'accepter ou de payer votre envoi, même si son contenu est en parfait état.

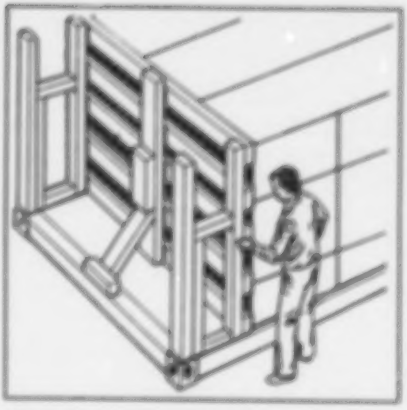
Le remballage est à la fois onéreux et long. Rappelez-vous bien que l'apparence d'un produit est souvent aussi essentielle que le produit lui-même.

L'ARRIMAGE DES MARCHANDISES

Pour les protéger de l'eau (condensation du navire ou fuites de conteneurs), recouvrez le dessus et les côtés d'une toile de plastique ou d'un autre matériau imperméable.

Boîtes de carton ou de carton dur
Les boîtes dont le contenu dense, bien serré,

Sacs placés en couches alternées.



Étayez la cargaison chargée pour prévenir les mouvements d'avant en arrière.

Pour empêcher les marchandises de se déplacer, remplissez les vides lattrous.

Lorsque vous empilez des boîtes les unes sur les autres, laissez les vides au centre et immobilisez les piles à l'aide de cloisons ou de coussinets gonflables.

soutient les côtés et les extrémités de l'emballage peuvent être chargées selon la méthode des couches croisées. Lorsque leur contenu est léger ou fragile et ne renforce pas leurs surfaces, les boîtes doivent être empilées, de manière à tirer avantage de la rigidité des parois et des ondulations de chacune.

Servez-vous de contreplaqué, de bois ou de panneaux de carton dur pour séparer les couches de colis de taille différente.

Placez des pièces de bois ou des palettes sur le plancher du conteneur pour surélever la cargaison et assurer le drainage de l'eau.

Remplissez tous les vides avec des étais ou des matériaux de remplissage, pour prévenir le déplacement des marchandises.

Prévenez les glissements à l'aide de papier
Placez des feuilles de papier rugueux entre les blocs ou les boîtes à texture lisse, pour les empêcher de glisser.

Boîtes et caisses de bois
Les caisses de même taille et poids doivent être placées les unes sur les autres.

Séparez les groupes de caisses de poids ou de dimensions différentes au moyen de cloisons ou d'autres matériaux.

Placez des cloisons ou des matériaux de remplissage pour boucher les vides du dessus, des côtés et des extrémités.

Si les marchandises sont très espacées, posez des cales ou des étais, ou encore attachez les colis pour en prévenir tout déplacement.

Si les caisses ne sont pas placées sur des patins, déposez des pièces de bois sur le plancher, pour assurer le drainage de l'eau de condensation.

Ne placez les étais que sur les pièces de structure des caisses, et non sur les panneaux ou les mouvements.

Machines et articles lourds
Équilibrez la charge en la plaçant bien et en posant des patins aux endroits voulus.
Ayez recours aux cales d'ancrage et à des étais pour empêcher les mouvements latéraux et d'avant en arrière. Utilisez des courroies de métal pour prévenir le déplacement vertical.

Les objets très lourds et denses doivent être bien fixés au plancher du conteneur. Renseignez-vous auprès du transporteur ou du propriétaire du conteneur pour connaître la méthode à suivre.

Les objets dont la partie supérieure est plus lourde doivent être étayés et arrimés pour en prévenir la chute. Évitez de placer les étais sur les côtés du conteneur. Alignez-les plutôt le long des pièces de structure. Il est préférable de placer les étais en diagonale par rapport au plancher du conteneur.

Sacs et ballots
Chargez les sacs et les ballots en couches de sens alternativement opposé, pour consolider les piles et prévenir le glissement.

Prévoyez un nombre suffisant de pièces de bois, sur le plancher, pour assurer le drainage de l'eau de condensation.

Séparez les sacs et ballots des autres marchandises au moyen de cloisons.

Tonneaux
Les tonneaux de produits liquides doivent être placés sur le plancher. Les tonneaux doivent être en position debout, leur orifice de remplissage sur le dessus. Placez des séparateurs pour protéger les rebords des tonneaux de la friction.

ARRIMAGE DE LA CARGAISON

Courroies
Pour séparer les groupes de marchandises et fixer les objets lourds ou de forme irrégulière, on utilise des courroies de métal épais.

On peut employer des courroies non métalliques pour arrimer les objets plus légers, mais elles n'offrent qu'une fraction de la résistance des courroies d'acier comparables. Elles risquent de se briser au contact d'arêtes tranchantes et peuvent s'étirer jusqu'à 9 p. cent.

Les courroies de métal et de plastique doivent être bien fixées et tendues.

Pièces de bois
Le bois doit être propre et sec (taux maximal d'humidité de 19 p. cent).

1. Pour remplir les vides, séparer les marchandises à l'horizontale, les caler, les étayer et construire des cloisons, il faut employer des essences de bois dur appropriées.
2. On se sert habituellement de pièces de 2 po x 4 po courantes, exemptes de fentes et de nœuds pouvant porter à conséquence.

Contreplaqué
1. Le contreplaqué sert à fabriquer les cloisons et séparateurs, à séparer horizontalement les marchandises et à les caler dans les espaces restreints.
2. N'employez que du contreplaqué propre et sec.

Matériaux de fardage gonflables
Ces matériaux peuvent être de papier, de textile, de caoutchouc ou de plastique et sont parfois réutilisables. Afin d'éviter les perforations, il convient de vérifier la présence d'arêtes tranchantes ou d'objets en saillie. Ces articles remplacent, dans le remplissage des vides, les étais de faible et de moyenne résistance.

Systèmes brevetés
On trouve sur le marché différents systèmes brevetés d'arrimage et de fardage des marchandises, ainsi que des cloisons, des étagères et des courroies usinées. Les cloisons de carton lamellé et les barres de fardage aident à charger et à arrimer les marchandises.

Carton dur et carton renforcé
On peut se procurer ces matériaux en feuilles, en rouleaux et en formes marquées à l'avance. Les feuilles servent de séparateurs verticaux et horizontaux et entrent dans la fabrication des cloisons et séparateurs d'appoint.

Utilisez le carton dur ou renforcé (ondulé ou non) en rouleaux comme doublure ou pour remplir les vides.

Dans le chargement des ballots, placez des séparateurs entre les couches pour éviter la friction avec les courroies de métal.

FINITION DE L'ARRIMAGE

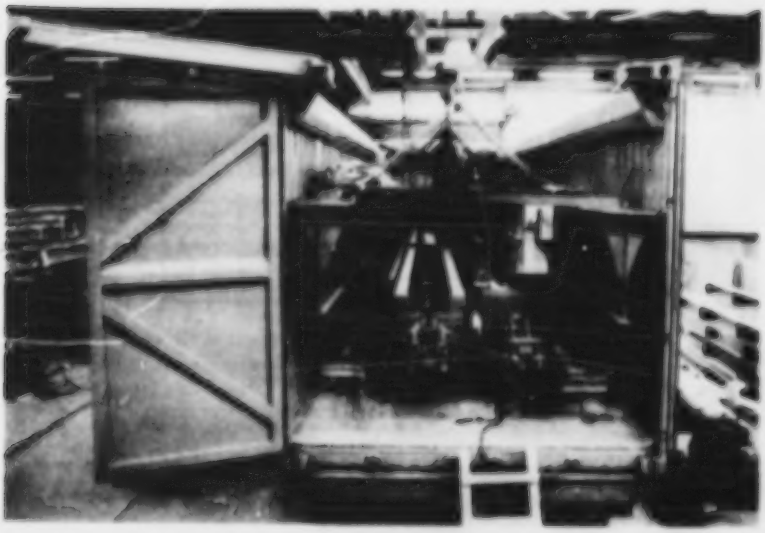
Isolez la cargaison des portes du conteneur, de la semi-remorque ou du wagon
Fabriquez une cloison sur toute la largeur de l'arrière de la cargaison, afin de prévenir tout contact avec les portes et toute chute lorsque celle-ci s'ouvrira.

Protégez vos marchandises de l'eau
Recouvrez les marchandises qui sont près de la porte de toiles de plastique ou de papier imperméable, afin de prévenir les dommages causés par l'eau qui pourrait s'infiltrer dans les joints de la porte.

Ventilation de la cargaison
Assurez-vous que l'air circule bien dans le conteneur et que les évents soient ouverts et bien dégagés.

Fermez et scellez les portes
Assurez-vous que toutes les cames de verrouillage soient bien engagées.
Posez les verrous et les sceaux. (Si le conteneur est pourvu de portes aux extrémités et sur les côtés, vérifiez les unes et les autres.) Notez le numéro des sceaux et inscrivez-le dans les documents d'expédition.

Exemples de chargements bien planifiés



☞ PLANIFIEZ LE CHARGEMENT EN VOUS ASSURANT QUE TOUS LES VIDES SONT COMBLÉS

La planification du chargement consiste simplement à décider de la manière dont vous désirez disposer vos marchandises dans le conteneur ou dans la semi-remorque-- avant de commencer.

Le ruban à mesurer compte parmi les outils essentiels pour établir comment placer les marchandises dans la semi-remorque ou le conteneur. Assurez-vous de connaître les dimensions intérieures exactes de la semi-remorque ou du conteneur; faites les calculs selon la taille de vos colis et la longueur, la largeur et la hauteur disponibles.

La réalisation d'un croquis très simple vous aidera à réduire le temps de chargement et les risques de dommages.

Les avantages de la planification

- Si vous avez calculé à l'avance la disposition des marchandises, le chargement lui-même se fera plus rapidement et plus facilement.
- Il y aura moins de pertes de temps.
- Vous saurez déjà que le volume des marchandises correspondra à celui de la semi-remorque ou du conteneur.
- Vous saurez où se trouvent les marchandises dans la semi-remorque ou le conteneur.

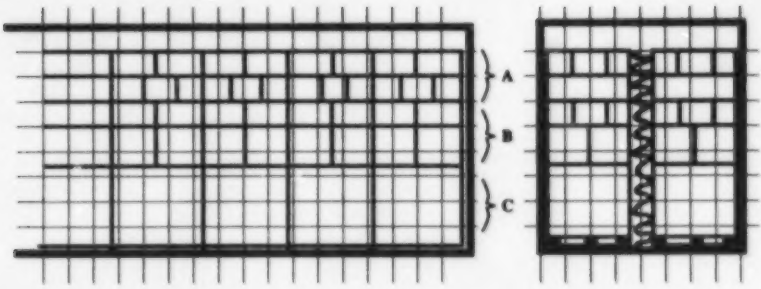
Les ennuis que peut causer une absence de planification

- Il se peut que l'étage supérieur pose des problèmes et que vous ayez à retirer des palettes et à recommencer. Il pourrait en résulter des dommages et de la confusion pour le personnel du quai d'expédition.
- Il se peut que vous ayez à décharger tout le conteneur pour mieux orienter les palettes dans l'espace disponible.
- Il se peut que la cargaison ne puisse être entièrement intégrée et que vous ayez à tout décharger et à commander une semi-remorque ou un conteneur d'un autre modèle ou d'une autre taille.

NOTA : **1. Assurez-vous que vos marchandises pourront toutes entrer dans le conteneur avant de commencer.**
2. Utilisez votre ruban à mesurer.
3. Faites un croquis de chargement.

- Si vous avez besoin d'aide, consultez votre transporteur.
- Utilisez autant de matériaux de fardage qu'il en faudra pour remplir tous les vides et prévenir le déplacement des marchandises.
- Les problèmes qui, au moment du chargement, semblent sans grande importance peuvent empirer pendant le voyage et parfois entraîner des dommages à toute la cargaison. Ainsi, une toute petite fuite peut contaminer la cargaison entière, tandis qu'un seul emballage écrasé peut causer suffisamment de déplacements pour que tous les autres colis soient endommagés.

SCHÉMA DE PLANIFICATION



Vue latérale Vue avant-arrière

Expédition «A» -Marchandises légères en boîtes de carton - À placer sur le dessus

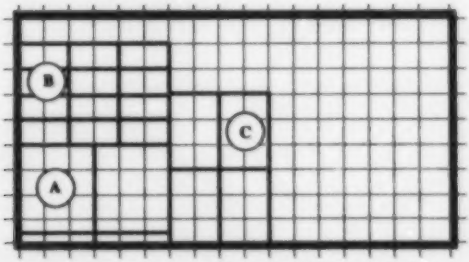
Expédition «B» -Marchandises plus lourdes en boîtes de carton - À placer à mi-hauteur

Expédition «C» -Marchandises lourdes sur palettes - À placer à la base

Un simple croquis fait à la main suffira, mais il serait préférable de préparer plusieurs vues latérales et avant-arrière vierges, que l'on utilisera pour planifier chaque chargement.

Certaines entreprises utilisent l'informatique.

COMMENT SUIVRE LE DÉROULEMENT D'UN CHARGEMENT



- Il est bon de planifier le chargement et de suivre les méthodes recommandées tout en utilisant l'équipement approprié, mais il est également essentiel que l'on puisse bien se représenter le déroulement de l'opération. À cette fin, préparez un schéma sur lequel vous-même et vos employés saurez ce qui a déjà été chargé.

- Vous devez toujours savoir exactement le nombre de colis déjà chargés. Confiez la responsabilité du décompte à une seule personne, car une erreur peut entraîner une grande confusion. Il se peut que vous ayez à tout décharger pour recompter les colis, à moins que vous ne préfériez prendre le risque d'expédier trop ou trop peu de marchandises à votre client. Au pire, votre cargaison pourrait même se révéler trop lourde.

CHOISISSEZ L'ÉQUIPEMENT DE MANUTENTION APPROPRIÉ

- **Le choix de l'équipement est une étape critique.**

- Avec l'équipement qui convient, le chargement se fera plus facilement et plus efficacement, et il y aura moins de risques de dommages.

- Si vous utilisez un chariot élévateur à fourche, soyez certain qu'il soit pourvu d'une fourche de la longueur requise. Une fourche trop longue pourrait endommager aussi bien vos marchandises que la semi-remorque ou le conteneur.

CORRIGEZ LES PROBLÈMES SANS DÉLAI

- Un problème qui n'est pas immédiatement corrigé exige des mesures de suivi, qui entraînent des pertes de temps pour votre client, votre transporteur, vos services eux-mêmes et les autres intervenants, sous forme de coups de téléphone et de paperasserie inutile. Vous risquez de perdre des clients.

Voici quelques exemples de problèmes de ce genre :

- **Le contenu d'une palette, enveloppé d'une pellicule rétractable, n'est pas d'aplomb.** Il se peut qu'il y ait un problème et que le chargement en soit rendu beaucoup plus difficile. Voyez s'il faut refaire l'emballage.

- **Une palette dont le contenu n'est pas uniformément réparti.** Si la couche supérieure de la palette ne comprend qu'un seul colis, il sera pratiquement impossible de placer d'autres marchandises par-dessus. Faites en sorte que l'on puisse charger cette palette sur les autres.

- **Des fuites de liquides plus ou moins importantes.** Assurez-vous qu'elles ne risquent pas de contaminer toute la cargaison et qu'elles ne proviennent pas d'une substance dangereuse.

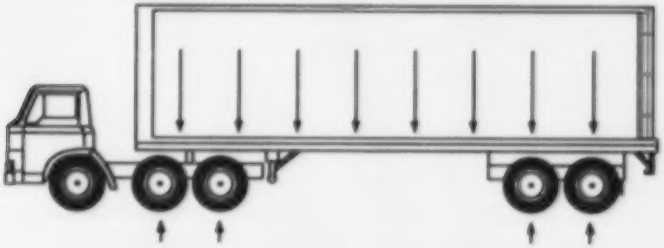
- **Le contrôleur compte 8 colis, alors que le bordereau indique qu'il devrait y en avoir 10.** Vérifiez avant de continuer.

- **Les symboles ou la description des marchandises ne correspondent pas à ce qui est indiqué sur le bordereau.** Vérifiez avant de continuer.

L'ÉQUILIBRAGE DE LA CHARGE PENDANT LE CHARGEMENT

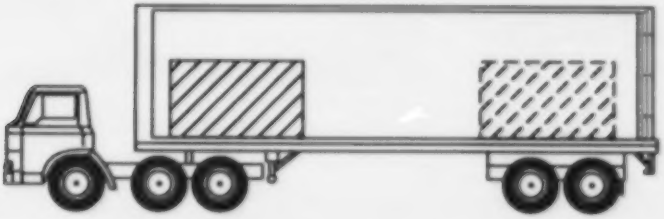
Les descriptions et les schémas qui suivent représentent des semi-remorques, mais les principes énoncés s'appliquent également aux marchandises lourdes chargées dans des conteneurs.

NOTA : Il faut toujours fournir au transporteur des renseignements exacts pour ce qui est du poids des marchandises, car il doit respecter la réglementation gouvernementale. Il existe de grandes différences entre les charges brutes maximales admissibles au Canada, aux États-Unis et dans la plupart des pays européens.



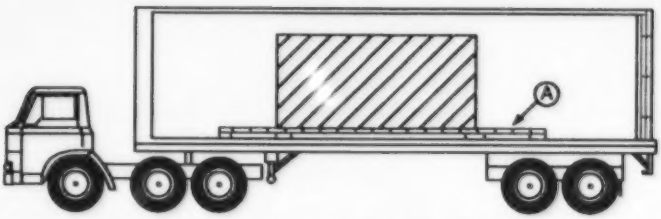
CHARGE ÉQUILIBRÉE
ILLUSTRATION N° 1

Dans les semi-remorques, la charge doit être uniformément distribuée, comme l'indique l'illustration. Faites en sorte que le poids soit également réparti entre les pneus arrière et le pivot d'attelage, qui transmet au camion l'effort requis.



CHARGE MAL ÉQUILIBRÉE
ILLUSTRATION N° 2

Il ne faut placer de marchandises ni à l'un, ni à l'autre endroit indiqué, car la charge est alors répartie inégalement entre les pneus et le pivot d'attelage.



CHARGEMENTS TRÈS CONCENTRÉS
ILLUSTRATION N° 3

Il ne faut pas charger plus de 25 000 lb sur 10 pieds linéaires (3 m). La base de chargement «A», de longueur et de résistance suffisantes, permet de bien distribuer le poids.

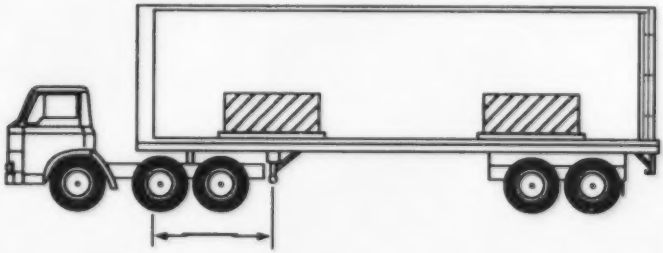


ILLUSTRATION N° 4

Les semi-remorques destinées à être déposées sur des wagons plats sont souvent laissées sans soutien du camion-tracteur et soulevées par des grues. Lorsque la charge est constituée de deux éléments concentrés, comme l'indique l'illustration, placez l'élément avant de telle sorte que son poids repose sur la béquille (qui se trouve à environ 10 pieds, soit 3 m, de l'avant de la semi-remorque).

Chapitre 5

Voici, en résumé, les méthodes à suivre et les erreurs à éviter dans le chargement des marchandises.

LES PRINCIPES DU CHARGEMENT

L'arrimage des marchandises

1. Dans la mesure du possible, utilisez les points d'ancrage prévus sur les côtés et le plancher du conteneur ou de la semi-remorque.

2. Les objets qui font saillie ne doivent pas toucher aux parois du conteneur ou de la semi-remorque.

3. Si vous fixez des cales de bois au plancher, n'oubliez pas qu'il faudra les enlever sans endommager la surface.

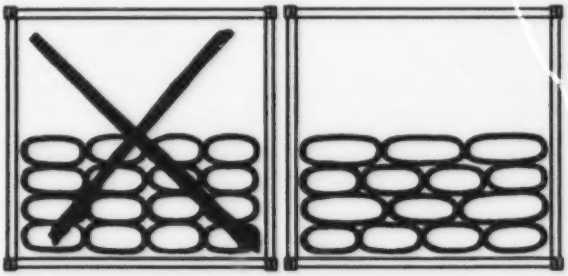
4. S'il reste de grands espaces vides, il est préférable de les délimiter au moyen de cloisons de bois ou autres. Pour les vides plus restreints, utilisez des coussins gonflables, des sacs de copeaux de bois, des planches ou des courroies.

5. Protégez les portes en cas de glissement de la cargaison (utilisez des filets ou des planches).

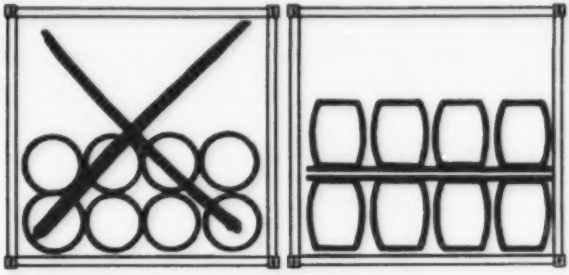
6. Fixez solidement les bordereaux et factures à des endroits bien visibles dans le conteneur ou la semi-remorque.

7. Vérifiez soigneusement les verrous et les sceaux de douane avant le départ.

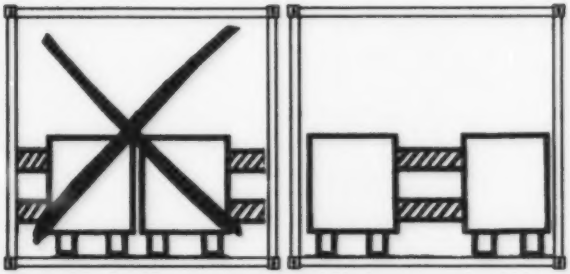
1. Marchandises en sacs : Doivent être chargées en couches alternées, comme s'il s'agissait de briques, pour consolider la charge et éviter les glissements.



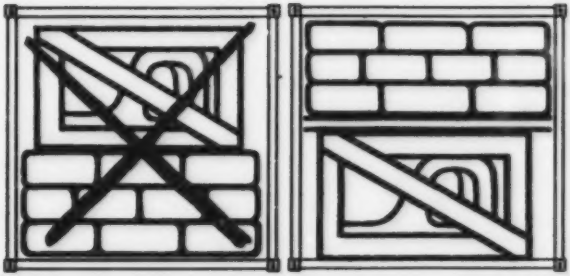
2. Tonneaux :
Doivent être placés debout (ouverture vers le haut), les couches étant séparées par des planches horizontales.



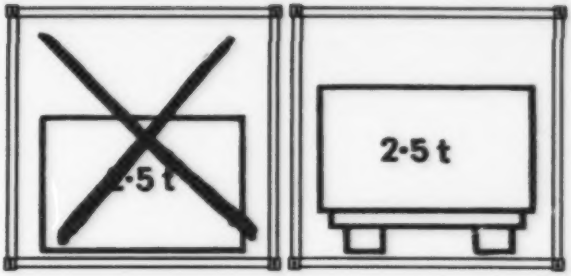
3. Cargaison palettisée :
Ne laisser aucun vide entre les palettes et les parois; prévoir le vide au centre et bien le remplir d'un matériau approprié.



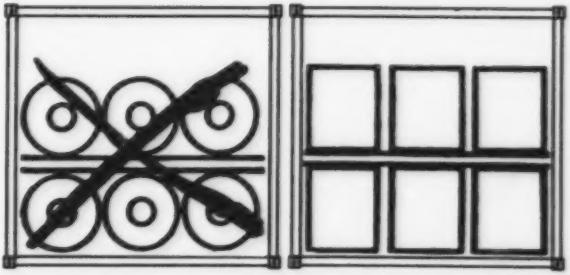
4. Colis légers :
Les placer par-dessus les colis plus lourds.



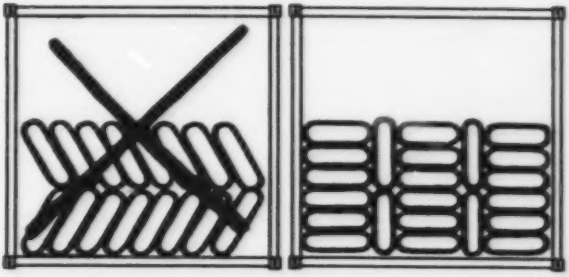
5. Pièces lourdes :
Les placer sur des patins pour éviter d'endommager le plancher ou les marchandises au déchargement.



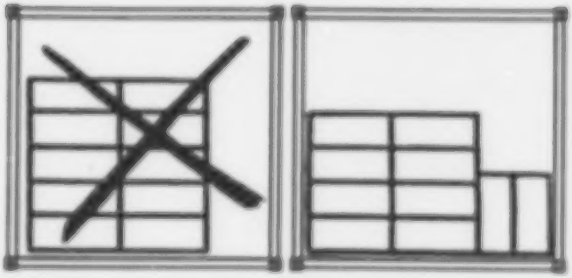
6. Marchandises en rouleaux :
Charger les rouleaux de papier à la verticale. Les bobines et les rouleaux de moquette peuvent être chargés à plat, mais les chariots doivent être munis du dispositif approprié.



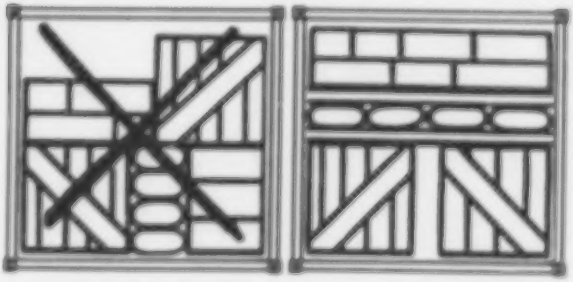
7. Pneus :
Empiler à plat et immobiliser les piles au moyen de pneus placés à la verticale.



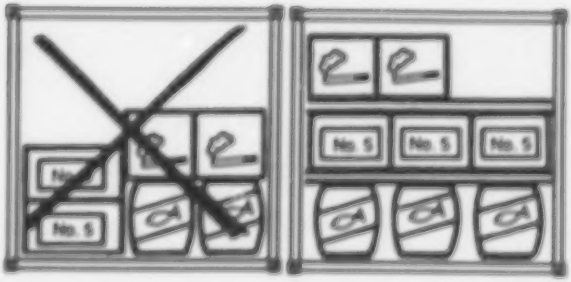
8. Colis de même taille :
Préparer un plan de chargement pour économiser temps et espace.



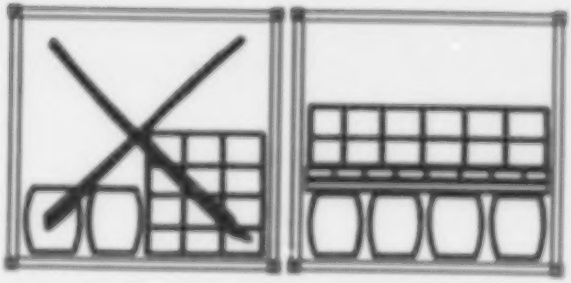
9. Cargaison mixte (boîtes et sacs) :
Séparer les différents types d'emballage et placer les colis plus lourds à la base.



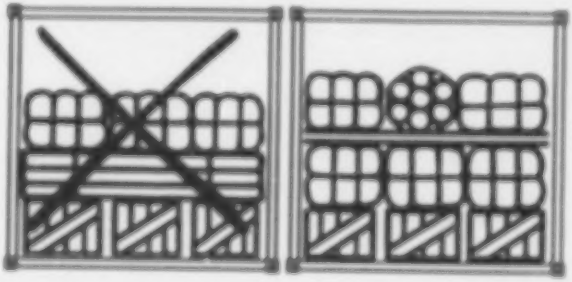
10. Marchandises odorifèrantes :
Ne doivent pas être chargées à proximité de marchandises susceptibles de retenir les odeurs. À défaut, utiliser un conteneur ventilé ou à commande thermique.



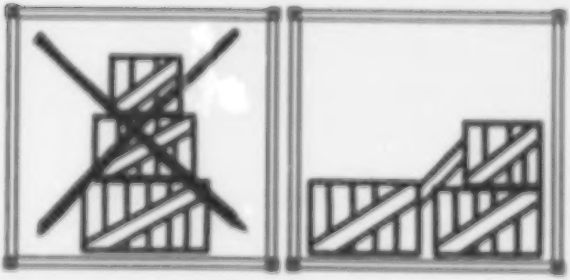
11. Marchandises solides et liquides : Doivent absolument être séparées dans le conteneur. Placer les liquides à la base et les solides par-dessus, en insérant des planches entre les deux.



12. Les colis aux arêtes tranchantes doivent être placés en couche centrale et suffisamment éloignés des parois. Prendre grand soin de prévenir les glissements.



13. Si le conteneur ne doit pas être empli à capacité, il est préférable de couvrir d'abord toute la surface du plancher avant d'ajouter une couche supérieure.



Chapitre 6

ÉQUIPEMENT STANDARD POUR LES DÉPLACEMENTS INTERNATIONAUX ET TRANSCONTINENTAUX

LE CHOIX DU CONTENEUR APPROPRIÉ

Demandez conseil à votre transitaire et à votre transporteur océanique afin d'être en mesure de choisir le conteneur du modèle et de la taille convenant à votre envoi.

Une vaste gamme de conteneurs de modèle et de volume différents sont offerts à l'expéditeur. Le conteneur de type courant, pour marchandises sèches, convient à de multiples espèces de marchandises. Rappelez-vous cependant que l'emploi des mesures métriques ne s'est pas encore entièrement généralisé et que le volume des conteneurs est souvent indiqué en mesures impériales. Dans les paragraphes qui suivent, les chiffres indiqués sont ceux des dimensions extérieures; les dimensions intérieures, ainsi que le volume utile, figurent plus loin.

Largeur

Pour le moment, la largeur maximale des conteneurs servant au transport international est de 8 pi. On assiste cependant, en Europe, à l'apparition de modèles spéciaux larges de 2,5 m, qui sont très près de la mesure standard de 102 po usitée en Amérique du Nord et facilitent le chargement de marchandises palettisées. La largeur de 102 po est en voie de standardisation au pays et a été adoptée pour bon nombre de conteneurs de 45, 48 et 53 pi.

Longueur

Pour le commerce international, les longueurs standard ont été fixées à 20 et à 40 pi, mais on voit depuis peu des conteneurs de 45 pi dans les pays du Pacifique et de l'Atlantique. Pour l'instant, les conteneurs de 48 et de 53 pi ne sont utilisés qu'aux États-Unis.

Hauteur

On rencontre des conteneurs de quatre hauteurs différentes, soit 8 pi, 8 pi 6 po, 9 pi et 9 pi 6 po. Certains modèles se voient plus fréquemment que d'autres. Habituellement, les conteneurs de 20 pi mesurent 8 pi ou 8 pi 6 po, mais parfois 9 pi ou 9 pi 6 po, tandis que les conteneurs de 40 pi mesurent 8 pi 6 po ou 9 pi 6 po (grand volume). Les conteneurs de 45, de 48 et de 53 pi ne sont disponibles qu'en modèles de 9 pi 6 po.

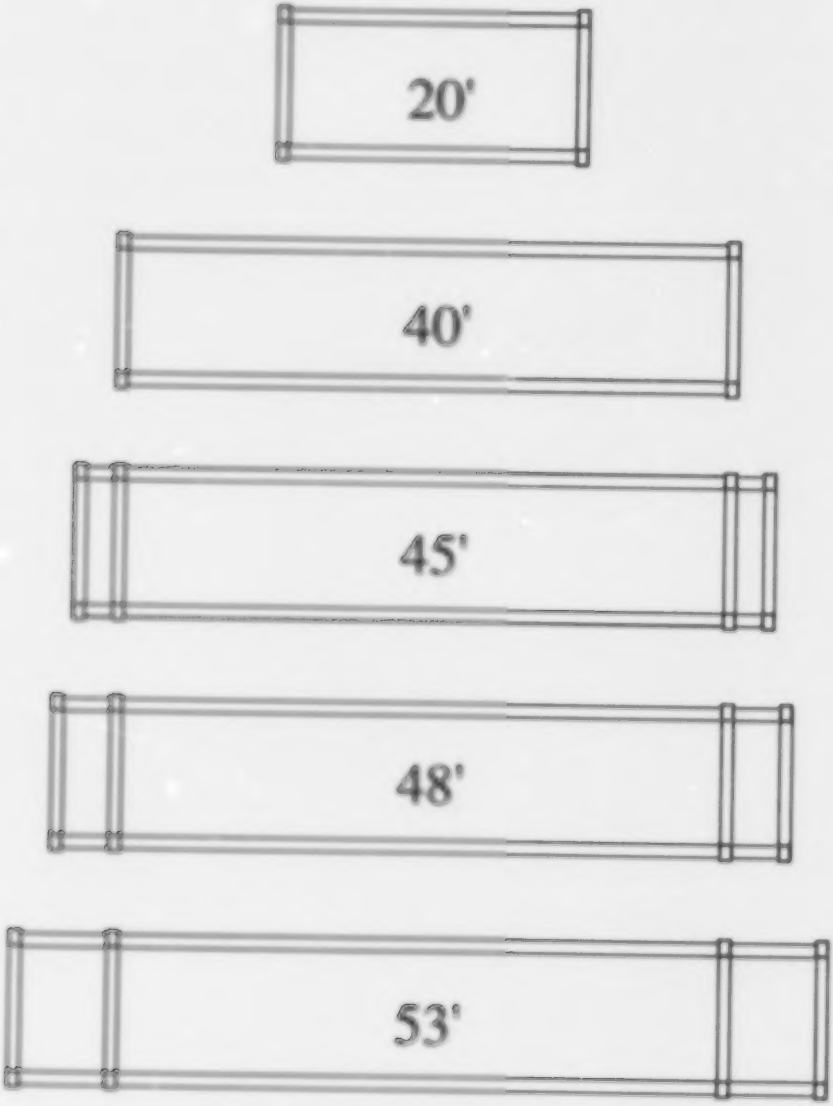
Charge utile

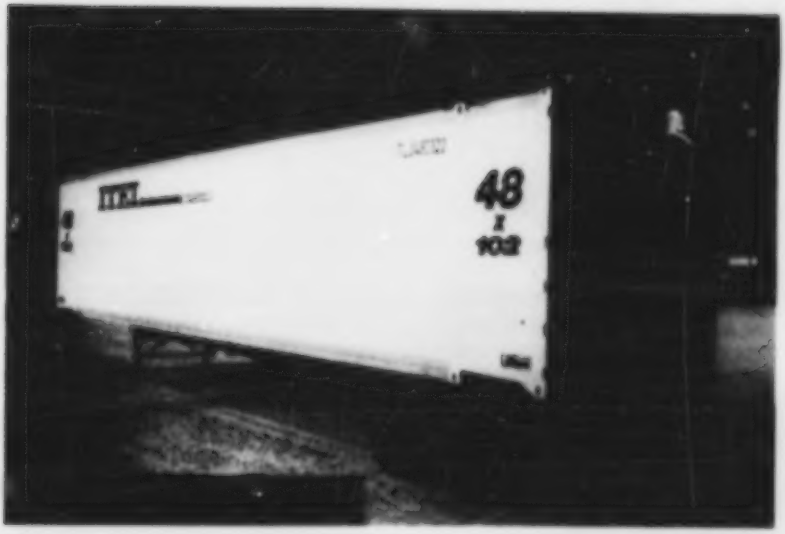
La charge utile varie selon le modèle et la taille du conteneur. Selon le fabricant, les conteneurs en aluminium offrent un plus grand volume utilisable que les modèles en acier.

La charge brute maximale admise pour les conteneurs de 20 pi est actuellement fixée à 24 tonnes; pour les modèles plus anciens, il se peut que la norme précédente de 20 tonnes demeure toujours valable.

La charge brute maximale des conteneurs de 40, 45, 48 et 53 pi est de 30,48 tonnes.

TAILLE DES DIFFÉRENTS MODÈLES DE CONTENEURS





Conteneur de 48 pi pour le transport intérieur.

Conteneur de 20 pi et de 9 pi 6 po de hauteur, muni d'entrées de fourche.

CARACTÉRISTIQUES USUELLES DES CONTENEURS POUR MARCHANDISES SÈCHES

Catégorie	Dimensions extérieures	Dimensions intérieures	Hauteur de la porte	Volume	Poids	
Conteneur de 20 pi (march. sèches)	Longueur = (19 pi 10½ po) Largeur = (8 pi) Hauteur = (8 pi 6 po)	(19 pi 3⅞ po) (7 pi 8⅛ po) (7 pi 9⅝ po)	(7 pi 8⅛ po) (7 pi 5⅛ po)	(1 173 pi3) 33,2 m3	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	2 340 kg (5 160 lb) 21 660 kg (47 740 lb) 24 000 kg (52 900 lb)
Conteneur de 40 pi (march. sèches)	Longueur = (40 pi) Largeur = (8 pi) Hauteur = (8 pi 6 po)	(39 pi 5⅛ po) (7 pi 8⅛ po) (7 pi 9⅝ po)	(7 pi 8⅛ po) (7 pi 5⅛ po)	(2 391 pi3) 67,7 m3	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	3 960 kg (8 730 lb) 26 520 kg (58 470 lb) 30 480 kg (67 200 lb)
Conteneur de 40 pi grand volume (march. sèches)	Longueur = (40 pi) Largeur = (8 pi) Hauteur = (9 pi 6 po)	(39 pi 5⅛ po) (7 pi 8⅛ po) (8 pi 10⅛ po)	(7 pi 8⅛ po) (8 pi 5⅛ po)	(2 692 pi3) 76,3 m3	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	4 150 kg (9 150 lb) 26 330 kg (58 050 lb) 30 480 kg (67 200 lb)
Conteneur de 45 pi transport intérieur (march. sèches)	Longueur = (45 pi) Largeur = (8 pi 6 po) Hauteur = (9 pi 6 po)	(47 pi 3⅞ po) (8 pi 2⅝ po) (8 pi 11 po)	(8 pi 2⅝ po) (8 pi 11 po)	(3 483,1 pi3) 98,01 m3	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	4 399 kg (9 700 lb) 26 077 kg (57 500 lb) 30 480 kg (67 200 lb)
Conteneur de 53 pi transport intérieur (march. sèches)	Longueur = (53 pi) Largeur = (8 pi 6 po) Hauteur = (9 pi 6 po)	(52 pi 6 po) (8 pi 2⅝ po) (8 pi 10⅝ po)	(8 pi 4 po) (8 pi 10½ po)	3 850 pi3 (108,5 m3)	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	4 665 kg (10 280 lb) 25 815 kg (56 920 lb) 30 480 kg (67 200 lb)
Conteneur européen à châssis élargi	Longueur = 12 192 mm Largeur = 2 500 mm Hauteur = 2 743 mm	12 100 mm 2 450 mm 2 517 mm	2 430 mm 2 424 mm	74,9 m3	TARE Charge utile max. Charge brute max. ISO	3 350 kg 27 130 kg 30 480 kg

Les dimensions sont habituellement données en pieds et en pouces.
Le lecteur est prié de faire lui-même la conversion en mesures métriques.

CONTENEURS SPÉCIAUX ET NOUVEAUX ÉLÉMENTS DISPONIBLES

Pour le transport des marchandises qui exigent une manutention particulière ou doivent être acheminées vers des lieux inhabituels, il est préférable de recourir à des conteneurs spécialement conçus.

En voici quelques types :

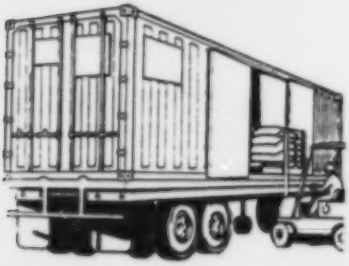
- Conteneur à chargement latéral, entièrement fermé
- Conteneur sans couvercle
- Conteneur ventilé
- Conteneur réfrigéré
- Conteneur pour liquides en vrac
- Conteneur pour marchandises sèches en vrac
- Conteneur à pont
- Conteneur pour automobiles
- Conteneur pour bestiaux
- Conteneur grand volume
- Demi-conteneur

NOTA: Lorsqu'on veut obtenir un conteneur de modèle spécial, il est toujours préférable d'en vérifier la disponibilité auprès des entreprises de location, des transporteurs ou des transitaires.

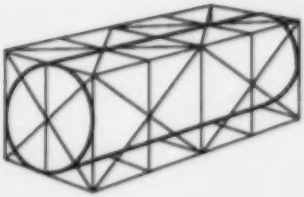
Conteneur à chargement latéral, entièrement fermé - Les portes latérales servent au chargement et au déchargement lorsqu'il est impossible d'utiliser les portes situées aux extrémités, par exemple si le conteneur doit être déchargé alors qu'il est installé sur un wagon.

Conteneur sans couvercle - Sert à transporter des objets lourds, volumineux ou de forme irrégulière qu'il est impossible de charger ou de décharger par les extrémités ou les portes latérales. La plupart des modèles sont pourvus d'une bâche, mais on rencontre parfois des conteneurs munis de panneaux ouvrables ou d'un toit de métal amovible.

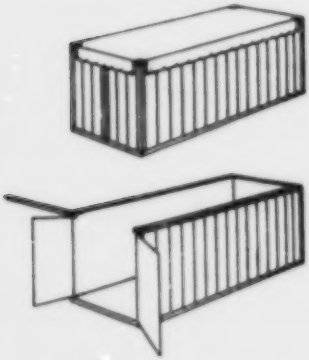
CONTENEURS SPÉCIAUX



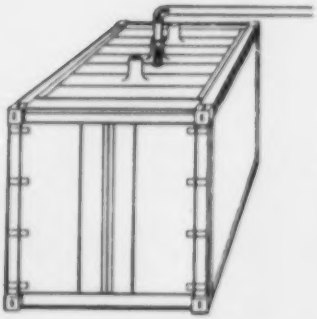
Conteneur à chargement latéral, entièrement fermé



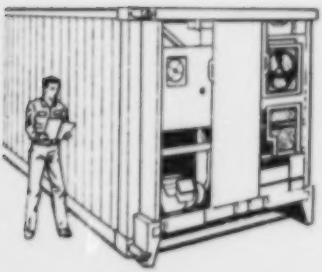
Conteneur pour liquides en vrac



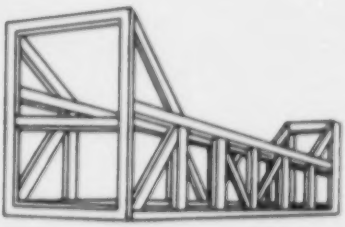
Conteneur sans couvercle



Conteneur pour marchandises sèches en vrac



Conteneur réfrigéré



Conteneur à pont

Conteneur ventilé - Pourvu d'évents aux extrémités ou sur les côtés, ce modèle est utilisé pour le transport de marchandises produisant de la chaleur ou nécessitant une protection contre les dommages dûs à la condensation. Certains sont munis de ventilateurs motorisés. Les évents sont généralement pourvus de déflecteurs pour prévenir l'infiltration de l'eau de mer et de la pluie.

Conteneur réfrigéré - Isolé et pourvu d'un système de réfrigération intégré actionné directement à l'électricité ou par une génératrice au carburant diesel ou ordinaire. Sert surtout au transport des denrées et autres marchandises nécessitant une température invariable.

Conteneur pour liquides en vrac - Conteneurs de type citerne servant au transport des liquides. Certains sont conçus spécialement pour différentes substances dangereuses.

Conteneurs pour marchandises sèches en vrac - Conçus pour le transport en vrac, notamment des produits chimiques et des céréales.

Conteneurs à pont - Il en existe plusieurs tailles et modèles. Ces conteneurs servent au transport du bois, des produits usinés, des gros objets lourds et encombrants, des machines et des véhicules. Certains sont pourvus de parois amovibles.

Conteneurs pour automobiles - Servent au transport des véhicules et sont disponibles en modèles ouverts ou fermés.

Conteneurs pour bestiaux - Conçus selon l'espèce à transporter (volaille, bovins ou autres).

Demi-conteneur - Servent au transport des marchandises denses ou très lourdes, lorsqu'il est préférable d'employer un conteneur sans toit.

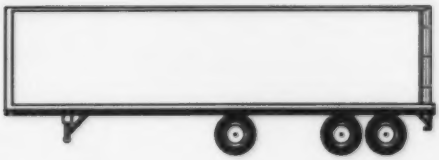
EXEMPLES DE L'EMPLOI DE CONTENEURS SPÉCIAUX

GENRE DE CONTENEUR	UTILISATIONS POSSIBLES
Conteneur grand volume	Moquettes, électroménagers (congélateurs, fours), appareils électroniques (téléviseurs, magnétoscopes, etc.), tabac de moindre valeur, jouets, marchandises volumineuses.
Petit conteneur ou bacs de taille non standard	Marchandises destinées aux régions éloignées éloignées ou aux plates-formes de forage en mer, articles ménagers, petits envois, objets à entreposer sous clé. Envois aériens.
Conteneur de 20 pi pour marchandises en vrac	Malt, pain, céréales, granules, gravier, sable, écrous et boulons encre d'imprimerie, vis, sucre et poudres chimiques.
Demi-conteneur de 20 pi (sans toit)	Tonneaux, tuyaux, rails, tiges, poutres et lingots d'acier, dalles de marbre, ampoules et anodes de cuivre, minerais lourds, pièces moulées.
Conteneur de 20 ou 40 pi (sans toit)	Machines aratoires et équipement de construction, bateaux, verre, lingots, billes, déchets, peaux salées.
Conteneur de 20 pi à déchargement en vrac (sans toit)	Charbon, minerais, sable, calcin, déchets, engrais.
Conteneur de 20 pi pour denrées (ouverture latérale)	Fruits et légumes, bestiaux, articles exigeant un chargement latéral.
Conteneur ventilé de 20 pi	Légumineuses, fèves de cacao, café, oignons, pommes de terre, fruits et légumes, graines de semence, épices, tabac, ail, objets métalliques à protéger de la rouille, appareils électroniques.
Conteneurs à ponts et conteneurs à plate-forme de 20 et 40 pi	Machines aratoires, climatiseurs, bateaux, chaudières, bobines, équipement de construction, génératrices électriques, électrodes, gros objets de forme irrégulière, billes, machines diverses, rouleaux de papier journal et autre, tuyaux, tiges, poutres d'acier, citernes, tôles, transformateurs, camions et autres véhicules motorisés, objets très hauts ou très longs, contreplaqué.
Conteneurs réfrigérés	Fruits, légumes, poissons, viandes, autres marchandises exigeant une température froide.

QUELQUES MODLES DE SEMI-REMORQUES

TROIS TYPES COURANTS

Remorque de 45 pi à essieux en tandem



Remorque de 48 pi à trois essieux

Remorque de 48 pi à ventilation mécanique et essieux en tandem

CARACTÉRISTIQUES USUELLES DES SEMI-REMORQUES

Modèle	Dimensions intérieures (en pi et po)			Volume (en pi³)	Tare (en lb)	Plancher
	Longueur	Largeur	Hauteur			
A	44 pi 5 po	98 po	105 po	3 174	15 900	Bois
B	46 pi 6 po	97,5 po	106 po	3 322	23 000	Acier et bois
C	46 pi 6 po	97,5 po	106 po	3 361	20 500	Aluminium

Les dimensions sont habituellement indiquées en pieds et en pouces. Le lecteur est prié de faire lui-même la conversion en mesures métriques.

NOTA : Les exemples qui précèdent ne représentent qu'une faible partie des différents modèles et tailles offerts par les transporteurs. Une consultation avec l'un ou l'autre de ceux-ci vous permettra de choisir le type qui convient le mieux à votre situation.

Chapitre 7

ASSURANCES ET RÉCLAMATIONS[1]

Si vous avez bien suivi les indications données dans les pages qui précèdent, il est peu probable que vous ayez à réclamer une indemnisation de votre assureur. Mais, pour le cas où vos marchandises seraient malgré tout endommagées, lisez ce qui suit.

L'assurance des marchandises dans le commerce transocéanique

L'assurance des voyages transocéaniques est née de l'accroissement du commerce international. En termes simples, toute personne qui détient un intérêt assurable dans une cargaison (c'est-à-dire qui subirait une perte si cette cargaison était endommagée ou détruite et n'arrivait pas à bon port) se doit de se procurer une police d'assurance. Celle-ci prévoit l'indemnisation de l'exportateur ou de l'importateur si les marchandises en cause sont perdues ou endommagées en raison d'un risque assuré alors que la police est en vigueur.

Depuis toujours, on a considéré un voyage transocéanique comme une entreprise en participation intéressant le propriétaire du navire et celui des marchandises transportées. Des siècles de traditions, de pratiques commerciales et de droit maritime et international décident maintenant de ce qu'il adviendra des intérêts de ceux qui participent aux échanges entre les nations.

La protection qu'offre l'assurance joue un rôle dans les négociations commerciales, car les parties en cause peuvent agir en confiance, sachant que leurs interlocuteurs veillent à leurs propres intérêts. La plupart du temps, le coût de l'assurance maritime est minime par rapport à la valeur des marchandises et aux frais de transport.

La police d'assurance peut être établie en fonction des exigences particulières de chacun, qu'il soit exportateur ou importateur.

Il existe deux formes principales de polices d'assurance maritime :

A) La police au voyage-- qui s'applique à un déplacement donné et

B) La police sur facultés d'abonnement.

Toute personne peut se procurer une police sur facultés d'abonnement qui couvrira la totalité des marchandises expédiées à l'étranger par navire, avion ou colis postal. L'assurance vaut pour toute la période de transit normal entre l'entrepôt du vendeur et celui de l'acheteur. La police elle-même est dressée en fonction des exigences particulières de l'assuré et peut être de type «tous risques» ou ne porter que sur des risques désignés.

(1) Les renseignements que contient le présent chapitre ont été tirés d'une publication du Canadian Board of Marine Underwriters, intitulée Guide to Marine Insurance for Ocean Cargo. Avec l'assentiment de cet organisme, certains passages ont été légèrement modifiés.

Montant d'assurance

Une police d'assurance sur facultés contient habituellement une clause d'agrément de valeur, à savoir une formule permettant d'établir la valeur de l'assurance avant l'expédition. Cette formule peut être conforme aux pratiques douanières courantes ou, le cas échéant, varier selon les fluctuations du prix des marchandises en cause.

Les polices d'assurance étant rédigées en langue anglaise, on trouvera souvent les clauses d'agrément de valeur dans la formulation suivante :

> «Valued at amount of invoice including all charges in the invoice and including prepaid and/or advanced and/or guaranteed freight not included in the invoice, plus ten percent.»

Ce qui signifie que la valeur des marchandises est celle qui est indiquée dans la facture, plus tous les frais qui y figurent ainsi que les acomptes et (ou) avances de frais de transport garantis ou non, le tout additionné de dix pour cent. Le résultat obtenu constitue la valeur assurable, qui est généralement équivalente à la valeur marchande ou valeur débarquée.

La somme qui s'ajoute à la valeur nominale mentionnée dans la facture peut théoriquement varier de zéro à l'infini, car elle est fixée en fonction d'un certain nombre de facteurs. Ces ajouts prennent une grande importance lorsque les marchandises sont commandées à prix fixe, mais comportent de longs délais de livraison. Par exemple, un lot de 1 million de dollars, vendu au début de 1988 c.a.f. à l'usine du client peut, lorsqu'il est finalement livré à la mi-1989, valoir près de 1,5 million de dollars, surtout si les marchandises en cause ont dû être refaites par suite de la perte du lot original.

Il est donc essentiel de se procurer une police d'assurance garantissant tous les risques auxquels sera soumise l'expédition et de s'entendre avec son assureur au sujet de la valeur et des conditions de l'assurance.

L'expéditeur doit veiller à ce que l'on tienne compte de tous les frais qu'il doit acquitter, à savoir notamment ceux de l'emballage pour l'exportation, du transport local et du voyage transocéanique (qui peuvent varier considérablement en peu de temps), les honoraires du transitaire, les frais consulaires, etc.

La prime d'assurance

Le dossier de sinistres de chaque client joue un rôle important dans l'établissement de la prime par l'assureur. Celle-ci est habituellement fixée à un taux donné pour chaque tranche de 100 $ de la valeur assurable. Ainsi, la prime pour un envoi de 10 000 $, calculée à un taux de 25 cents, s'élèvera à 25$.

La pratique courante veut que chaque police d'assurance sur facultés soit accompagnée d'une liste des tarifs maritimes dont l'assuré pourra se servir pour calculer rapidement et facilement la prime applicable à chacun de ses envois. À cette fin, il multipliera la valeur assurable de ses marchandises par le taux indiqué à l'égard de la destination ou du point d'origine et du type d'objets en cause. Cette formule est particulièrement utile aux exportateurs qui désirent connaître les prix c.a.f. pour établir les frais totaux d'expédition de leurs marchandises à l'étranger.

Les différentes types de sinistres

Vos marchandises sont susceptibles de subir trois différents types de dommages entraînant des frais. Le premier est l'avarie particulière, qui désigne simplement une perte ou des dommages partiels. Le second porte le nom d'avarie commune et se produit lorsqu'il faut sacrifier des marchandises ou engager des frais extraordinaires pour le bien de la cargaison entière, à la condition que vos biens soient mis à contribution. Le troisième type de dommages consiste en la perte totale du navire et de sa cargaison par naufrage, échouement, explosion, feu, etc. Si cela vous arrive, l'assureur voudra habituellement qu'on lui fasse parvenir tous les connaissements négociables, l'original de la facture et toutes les copies négociables de la police ou du certificat d'assurance. Ces documents devront également être produits en cas de disparition ou de non-livraison d'un envoi entier.

Il arrive parfois qu'au débarquement les marchandises soient si gravement endommagées que l'assureur verse la totalité de la valeur assurable. On parle dans ces circonstances d'une perte réputée totale; comme cette situation ne se différencie de l'avarie particulière que par son envergure, on pourra dans l'un et l'autre cas procéder de la manière indiquée ci-après.

L'avarie particulière consiste en une perte ou un endommagement partiels de la cargaison. Il est rare que le destinataire en soit informé; on se contente habituellement de lui signaler l'arrivée du navire et de l'avertir que les marchandises en cause sont prêtes à être livrées. S'il y a perte ou dommage, c'est au consignataire ou à son représentant, à la réception des marchandises, de faire en sorte de protéger ses intérêts pour le cas où il faudrait demander une indemnisation au propriétaire du navire et (ou) à la compagnie d'assurance. Il est particulièrement essentiel de valider la réclamation contre le propriétaire du navire, car toute omission à cet égard pourrait nuire plus ou moins gravement à l'exercice du droit de subrogation de l'assureur à l'endroit du navire et au règlement de votre réclamation auprès de lui.

Lorsque vos marchandises arrivent à leur destination finale aux termes de la police :

a) Comptez-les, pesez-les et examinez-les avant d'en accuser réception. S'il s'agit d'un conteneur, notez le numéro du sceau. Si celui-ci était brisé à l'arrivée, faites-en mention sur le reçu.

b) Faites en sorte que les indications du reçu soient claires; par exemple, n'inscrivez pas «3 caisses endommagées», mais plutôt «2 caisses au dessus brisé, 1 caisse mouillée».

c) Conservez une copie du reçu si vous le pouvez; à défaut, notez la manière dont il a été signé.

d) Avertissez votre courtier ou votre assureur sans délai. (Si la perte atteint une certaine envergure, votre assureur nommera un expert maritime.)

e) Communiquez avec le transporteur par téléphone pour l'informer de la perte et le prier de faire les constatations.

f) Faites parvenir à votre transporteur une lettre dans laquelle vous le tenez responsable de la perte et confirmez la tenue d'un entretien téléphonique.

Si vous découvrez des dommages cachés, il est d'autant plus important d'en informer rapidement le transporteur et votre assureur. Avertissez votre transporteur par écrit, dans les trois jours suivant la livraison, sans quoi vous risquez de perdre tout recours à son endroit. N'oubliez pas que cet avis, donné sans délai suivant la livraison, constitue souvent la seule preuve dont puisse disposer l'assureur pour affirmer que les dommages ont effectivement eu lieu pendant le voyage couvert par l'assurance.

Ces indications seront particulièrement utiles à l'importateur canadien qui s'assure auprès d'une compagnie intérieure. Si vos marchandises sont couvertes par une police étrangère, vous aurez en votre possession un certificat d'assurance dans lequel la compagnie aura indiqué le nom de son agence de règlement ou de son expert maritime le plus rapproché. Vous devrez acquitter les frais d'expertise avant de recevoir le rapport de l'expert, mais vous pourrez ajouter cette somme à votre déclaration de sinistre, et l'assureur vous remboursera s'il juge votre demande admissible. Dans ce genre de situation, il est également souhaitable de mettre tous les documents pertinents à la disposition de l'expert, afin qu'il puisse dresser un rapport complet. À défaut, le règlement de votre réclamation devra être effectué à l'étranger, ce qui exigera une longue correspondance et prendra beaucoup de temps.

LA RÉCLAMATION ET LES DOCUMENTS REQUIS

Il est relativement simple de rassembler la documentation sur laquelle s'appuie une réclamation; en le faisant bien dès la premier essai, vous vous épargnerez bien des ennuis et accélérerez tout le processus.

Voici la liste complète de tous les documents requis :

1. Une copie du bon de commande et du bordereau d'emballage du fournisseur.

2. Une copie signée du connaissement maritime.

3. Une copie signée du connaissement terrestre ou de la facture de transport, si l'expédition a nécessité un transport intérieur non mentionné dans le connaissement de plein parcours.

4. Une copie de la déclaration en douane, si les droits et la taxe de vente étaient assurés.

5. L'original du certificat ou de la police d'assurance. S'il s'agit d'une police sur facultés, indiquez-en le numéro et les conditions particulières.

6. Une copie de la réclamation ou de l'avis écrit envoyé au dernier transporteur et l'original ou une copie de toute réponse obtenue. (Celle-ci peut être transmise plus tard, mais toute réclamation présentée à l'assureur doit être accompagnée d'une copie de la réclamation faite par écrit auprès du transporteur.)

7. L'original ou une copie signée du rapport de l'expert maritime. Si l'expert a été nommé par l'assureur, c'est à celui-ci qu'il fera parvenir directement son rapport.

8. Une copie du reçu remis au dernier transporteur ou au bureau des douanes. À défaut, produisez une copie de la note décrivant la forme du reçu et les dommages qui y sont mentionnés.

9. Une copie du bulletin de dépôt à quai.

10. Si les marchandises manquantes étaient destinées à un port administré par Ports Canada, une copie du formulaire de déclaration de cargaison manquante.

11. La plupart des connaissements maritimes stipulent que le transporteur ne pourra être tenu responsable d'une perte si la poursuite à cet égard est intentée plus d'un an après la date de la livraison. En conséquence, si vous faites une réclamation auprès de votre courtier ou de votre assureur plus de dix mois après la livraison, prenez soin d'obtenir du transporteur une lettre portant que le délai de poursuite a été prolongé de plusieurs mois, de façon que votre assureur puisse intenter cette poursuite en vertu de son droit de subrogation et que tout recouvrement net soit porté à votre dossier de sinistres. Si vous négligez de préserver le droit de subrogation de votre assureur, vous mettez en péril le règlement de votre réclamation et risquez que vos primes n'en subissent le contrecoup.

12. En cas de vol, le certificat d'avaries portant la signature des autorités en matière de douanes et du représentant du transporteur, notamment s'il est impossible d'obtenir un reçu de dépôt à quai ou autre document attestant que des marchandises manquaient. Joignez une lettre des représentants du transporteur ou de l'administration portuaire reconnaissant la non-livraison des marchandises.

Selon les circonstances, certains de ces documents ne seront pas nécessaires et d'autres pourront s'y ajouter. Cependant, si vous présentez sans délai une réclamation en bonne et due forme accompagnée des documents requis, ceux-ci recevront immédiatement l'attention requise.

Lorsque sa police couvre également les droits de douane et la taxe de vente, l'importateur doit veiller, s'il y a dommage donnant droit au remboursement en vertu de la réglementation, à ce qu'une évaluation en douane soit exécutée. S'il s'agit d'un vol, il doit obtenir un certificat d'avaries de son transporteur et présenter une réclamation du même genre par l'intermédiaire de son courtier en douanes.

En dernier lieu, quelques mots au sujet des pertes de peu d'importance. Notez dès l'abord que les assureurs verseront l'indemnité prévue dans la police pour toute perte, quelle que soit son envergure, à la condition que tous les documents requis leur soient fournis. Mais nul ne peut blâmer un commerçant de tenir compte de ce qu'il lui en coûte pour recouvrer un dollar. En ce domaine, il est impossible d'avancer des chiffres, car ces frais varient d'une entreprise à l'autre. Disons seulement, à titre d'exemple, qu'il y a quelques années il vous en aurait coûté quatre dollars pour en récupérer cinq. Aujourd'hui, pour la même somme,

les frais de recouvrement seraient plutôt de l'ordre de soixante-dix à quatre-vingt dollars. C'est ce prix que doivent payer les assureurs, qui sont en mesure de régler un grand nombre de réclamations de la manière la plus économique et la plus rapide. Dans les frais de recouvrement, vous devez inclure tous les gestes que doit poser chaque membre de votre personnel intéressé entre le moment où la perte est découverte et celui où le chèque d'indemnisation passe entre les mains de votre service de la comptabilité. N'oubliez pas non plus que toutes les réclamations que vous faites à votre assureur s'additionnent dans votre dossier de sinistres. Il s'agit là d'un fait que nous aimerions porter à votre attention, car la plupart des assureurs reçoivent encore un grand nombre de réclamations de valeur minime.

LE RÔLE DE L'EXPERT MARITIME

L'expert maritime inspecte les envois endommagés par vol ou autrement comme un observateur impartial. Il est tenu de signaler dans son rapport l'ampleur de la perte, qu'il établit en fonction des preuves dont il dispose. Il n'a pas à décider si, en vertu de la police, il s'agit d'une perte assurable. Son travail et les recommandations qu'il formule ont pour objectif de réduire les dommages à leur minimum, quelle que soit la protection offerte par la police, sans jamais laisser entendre que l'assureur indemnisera son client ni l'engager de quelque façon.

Sauf s'il s'agit d'une perte de peu d'importance, on recommande toujours au destinataire ou à l'expéditeur de recourir à un expert compétent.

L'un des éléments les plus importants pour le règlement satisfaisant d'une réclamation de dommages maritimes est la rapidité; on n'insistera jamais trop sur le fait que tout retard risque d'invalider la réclamation, si bien fondée soit-elle.

Chapitre 8

PETIT AIDE-MÉMOIRE DE L'EXPÉDITEUR AVERTI

- Lancez-vous sans crainte dans le marché international, mais obtenez au préalable les conseils de votre association d'exportateurs, d'une agence de transitaires compétents, d'un courtier d'assurance maritime réputé ou d'autres organismes reconnus.

- Renseignez-vous sur l'endroit où vos marchandises doivent être livrées et sur les moyens de les y rendre, les modes de transport à utiliser et le temps réellement requis.

  Consultez un atlas et songez à ce qu'il vous faudrait savoir si vous deviez vous y rendre vous-même.

- Tenez compte des retards possibles et des variations de température.

- Prenez le temps de consulter votre transitaire ou votre emballeur au sujet des différentes méthodes d'emballage et d'arrimage.

- Ne brûlez pas les étapes.

- Ne faites rien sans avoir d'abord planifié le chargement de vos marchandises; songez aux précautions à prendre, aux matériaux requis et aux méthodes à suivre.

- N'hésitez pas à corriger votre plan de chargement.

  Il est plus facile de recommencer la planification sur papier aussi souvent qu'il le faudra que de charger et de décharger un conteneur ou une semi-remorque.

- Faites voir votre plan à un inspecteur si vous n'êtes pas sûr de bien réussir. Vous pouvez vous adresser à votre courtier d'assurances ou à une association d'inspecteurs.

- Commandez le conteneur ou la semi-remorque dont la taille correspond à vos exigences.

- N'hésitez pas à refuser un conteneur différent du modèle commandé.

- Vérifiez bien le conteneur à son arrivée; si vous n'êtes pas sûr de votre compétence, faites faire l'opération par votre inspecteur.

- Assurez-vous que toutes vos marchandises sont prêtes pour le chargement.

- N'hésitez pas, avant de commencer le chargement, à vérifier encore votre plan d'arrimage à l'aide de votre ruban à mesurer.

- Ne faites pas trop vite et assurez-vous que l'on respecte votre planification et applique les mesures de précaution requises.

- N'hésitez pas à photographier de temps à autre le déroulement du chargement.

- Tenez compte de tous les dommages constatés lors du chargement, quelle qu'en soit la gravité.

- Faites au besoin vérifier le chargement par votre inspecteur avant que l'on ne ferme, verrouille et scelle les portes.

- Songez à ce que serait votre réaction si vous receviez des marchandises endommagées ou rendues inutilisables par un mauvais arrimage.

- Ne dites pas qu'il n'est plus nécessaire de prévenir les dommages, puisque l'assureur vous en indemnisera.

- Assurez-vous que, grâce à vos méthodes d'emballage et de chargement, vos marchandises ne souffriront pas des problèmes qui pourraient survenir en transit -- et qu'elles arriveront dans l'état où vous-même aimeriez les recevoir.

Cette entreprise est la vôtre; c'est à vous de voir à son succès.

Annexe 1

ÉTIQUETTES ET INSCRIPTIONS LES PLUS COURANTES DE L'OMI

C'est grâce aux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) qu'ont été réalisés les placards d'avertissement et les étiquettes que l'on appose sur les marchandises dangereuses. Dans le chapitre qui suit, vous verrez des textes et des symboles tirés des publications de l'OMI. Nous incitons les expéditeurs à se procurer des exemplaires couleurs de ces articles auprès de l'OMI.

Convention SOLAS - Convention relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer

En vertu de la modification apportée au règlement n° 4 de la Partie A du chapitre VII de la Convention de 1974, qui traite du marquage et de l'étiquetage, les colis contenant des substances dangereuses doivent porter une inscription durable indiquant l'appellation technique exacte des substances en cause, ainsi que des étiquettes ou des placards pertinents, qui peuvent être reproduits au pochoir.

Code IMDG - Code maritime international des marchandises dangereuses
(International Maritime Dangerous Goods Code)

Le Code IMDG prévoit les étiquettes et les placards qui correspondent à chaque type de marchandises dangereuses et indiquent, au moyen de couleurs et de symboles, les risques qui en découlent. Il faut employer les couleurs et symboles prescrits; cependant, les symboles et les inscriptions portés sur des étiquettes ou placards verts, rouges et bleus peuvent être faits en blanc.

Le numéro de catégorie doit figurer dans le coin inférieur de l'étiquette ou du placard. On peut à son gré utiliser les textes indiqués dans les illustrations et y ajouter d'autres mentions. Toutefois, dans le cas de marchandises de la catégorie 7, le texte prescrit doit toujours apparaître sur les étiquettes et le placard spécial. Si l'on désire inscrire un texte relativement à d'autres types de marchandises, on recommande d'utiliser celui qui est indiqué dans les spécimens, à des fins d'uniformité.

Si les marchandises dangereuses comportent des risques accessoires, elles doivent également porter les étiquettes ou placards relatifs à ceux-ci, mais on ne doit pas y inscrire, dans le coin inférieur, le numéro de catégorie correspondant à la marchandise en cause.

Les étiquettes apposées sur les colis doivent mesurer au moins 100 mm sur 100mm, sauf si la taille du colis rend la chose impossible. Les placards apposés sur des contenants de transport doivent mesurer au moins 250 mm sur 250mm; les couleurs et les symboles employés doivent être semblables à ceux qui ont cours pour les étiquettes et le numéro de catégorie doit y figurer en caractères d'au minimum 25 mm.

Sur certains envois de marchandises dangereuses, il faut inscrire le numéro ONU en caractères noirs d'au moins 65 mm de hauteur soit sur fond blanc dans la partie inférieure du placard, soit sur un panneau de couleur orange mesurant au moins 120 mm en hauteur sur 300 mm en largeur, pourvu d'une bordure noire de 10 mm, que l'on place immédiatement à côté du placard.

Toutes les étiquettes, placards et panneaux orange, panneau de polluant marin et autres doivent être retirés des conteneurs de transport ou masqués dès que les marchandises dangereuses auront été déchargées et les résidus éliminés. Le Code IMDG indique en détail la réglementation qui s'applique au marquage et à l'étiquetage.

Orange Orange Orange Orange

* Le numéro de division et le groupe de compatibilité doivent être inscrits à cet endroit (par exemple 1.1 D).

** Le groupe de compatibilité doit être inscrit à cet endroit (par exemple G). Dans le cas de marchandises de la catégorie 1, de la division 1.4 et du groupe de compatibilité S, on peut aussi porter la mention 1.4S sur chaque emballage.

Il faut apposer l'étiquette de risque accessoire à l'égard des solides auto-réactifs inflammables (catégorie 4.1) et des peroxydes organiques dotés de propriétés explosives (catégorie 5.2).

Exemples de l'inscription du numéro ONU sur les placards ou sur les panneaux orange des contenants de transport.

MARQUE

Ci-contre figure l'étiquette «polluant marin» prescrite à l'égard des substances nocives (pour l'environnement) par la modification apportée à l'Annexe III de la Convention MARPOL 1973-1978. Cette marque doit être d'une couleur différente de celle de l'emballage; les étiquettes adhésives doivent être en noir et blanc. L'étiquette apposée sur un colis doit mesurer au moins 100 mm de côté, sauf si la taille du colis rend la chose impossible. Sur les contenants de transport, il faut employer des placards d'au moins 250 mm de côté (en vertu de la modification n° 25-89 du Code IMDG, qui doit être mise en vigueur au plus tard le 1er janvier 1991).

Annexe 2

TERMES ET EXPRESSIONS COURANTES DU TRANSPORT INTERMODAL

(Ces définitions ne sont données que pour la gouverne du lecteur et n'ont aucune valeur légale.)

Conteneur (définition générale) - Boîte de transport fermée, réutilisable et étanche, pourvue d'au moins une porte et susceptible d'être manutentionnée et déplacée au moyen de l'équipement terrestre et maritime d'un transporteur.

Conteneurisation - Utilisation de conteneurs pour le transport des marchandises. Cette notion comporte aussi l'arrimage sécuritaire des marchandises dans le conteneur et leur déchargement selon les méthodes reconnues à l'arrivée.

Conteneurs spéciaux - Voir le chapitre 6.

Domicile à quai - Expression signifiant que les marchandises sont mises en conteneur à l'usine ou à l'entrepôt de l'expéditeur et qu'elles en sont déchargées au quai de destination, avant la livraison.

Glissières de cellules - Guides verticaux (semblables à ceux d'un ascenseur) dans lesquels s'insère le conteneur et qui le retiennent à ses quatre pièces d'angle verticales. Les conteneurs sont chargés les uns au-dessus des autres; le conteneur placé à la base doit absorber la charge statique et dynamique qui lui est imposée par ceux qu'il supporte. Ces impulsions sont transmises par les pièces d'angle des conteneurs jusqu'à la double plaque du plafond du ballast ou au fond de la cale.

Groupage - Regroupement de plusieurs colis en une seule unité de chargement, pour en faciliter la manutention. S'applique aussi au chargement d'un ou de plusieurs objets volumineux sur un outil de manutention, par exemple une palette.

Navire porte-conteneurs - Navire spécialement conçu pour le transport des conteneurs standard. Il en existe différents types, dont les suivants :

Navire porte-conteneurs à cellules
Navire porte-conteneurs/vraquier
Navire porte-conteneurs mixte
Porte-conteneurs roulier

Les dimensions des conteneurs standard doivent être conformes aux normes internationales établies par le Comité technique 104 de l'Organisation internationale de normalisation.

Navire porte-conteneurs à cellules - Navire conçu pour le transport des conteneurs standard, qui y sont placés dans des cellules créées par un système de glissières. Les

panneaux de cale sont faits de telle façon que l'on puisse charger plusieurs étages de conteneurs. Les navires de ce type ne peuvent habituellement pas transporter une cargaison d'une autre nature sans que l'on ne doive y effectuer des travaux importants de conversion.

Navire porte-conteneurs mixte - La coque de ce navire contient à la fois des cellules destinées aux conteneurs et d'autres dispositifs particuliers de manutention, soit une installation de roulage, des ouvertures latérales pour le chargement de palettes ou des cales inférieures réservées au transport en vrac.

Navire porte-conteneurs/vraquier - Ces navires sont conçus principalement pour le transport en vrac, mais certaines de leurs cales sont aménagées pour le chargement de conteneurs, à l'aide parfois de glissières amovibles. Les panneaux de cale sont renforcés pour permettre de placer des conteneurs sur le pont.

Plate-forme - Châssis non pourvu d'un train de roulement fixe. Pièce centrale d'un ensemble formé de trois éléments : le conteneur, la plate-forme et le train de roulement. Le conteneur est fixé sur la plate-forme par des raccords prévus à ses quatre angles. Le train de roulement est fixé sous la plate-forme de la même façon qu'il le serait au conteneur en l'absence d'une plate-forme.

Plate-forme double - Plate-forme de 40 pi conçue de telle façon qu'elle puisse se séparer en deux parties de 20 pi par le milieu; chaque section est pourvue de pièces d'ancrage aux angles permettant le chargement d'un conteneur de 20 pi. Les deux trains de roulement à essieu simple fonctionnent soit en tandem lorsque les deux sections sont réunies, soit distinctement.

Porte-conteneurs roulier - Navire habituellement muni d'une rampe de poupe (ou d'ouvertures latérales) permettant à des semi-remorques ordinaires ou surbaissées d'y pénétrer ou d'en sortir. Certains de ces navires sont également pourvus de cellules pour conteneurs.

Quai à domicile - Expression signifiant que les marchandises sont mises en conteneurs au quai de chargement du transporteur océanique. À l'arrivée, les conteneurs sont immédiatement livrés à l'usine ou à l'entrepôt du destinataire, où ils sont déchargés.

Quai à quai - Expression signifiant que le transporteur océanique se charge de mettre les marchandises en conteneurs à son quai et de les en décharger à l'arrivée au quai de destination.

Semi-remorque à conteneur - Plate-forme de semi-remorque pourvue de pièces d'ancrage aux angles permettant d'y fixer un conteneur de taille standard. La plate-forme de 20 pi peut être à essieu simple ou en tandem, selon la charge à transporter. La plate-forme de 40 pi est habituellement montée sur un essieu en tandem et munie d'un nombre suffisant de pièces d'ancrage pour y installer soit deux conteneurs de 20 pi, soit un seul conteneur de 40 pi.

Train de roulement à simple essieu - Ensemble formé de deux roues, de leur essieu et d'un système de suspension, surmonté d'un dispositif de fixation et conçu pour soutenir un conteneur de 20 pi. Le train de roulement porte également les feux arrière, les plaques d'immatriculation et les pare-boue.

Trajet de bout en bout - Expression signifiant que les marchandises sont déposées dans un conteneur à l'usine ou à l'entrepôt de l'expéditeur et n'en sont pas déchargées avant d'être livrées chez le destinataire.

Transport intermodal - Désigne habituellement un déplacement au cours duquel les conteneurs empruntent différents modes de transport, c'est-à-dire le camion routier, le chemin de fer et le navire transocéanique; le chargement et le déchargement des conteneurs est facilité par leurs dimensions standard et leurs dispositifs uniformes de manutention.

Transport rail-route - Expression désignant le déplacement d'un véhicule de transport dans un autre. La forme la plus courante de transport rail-route consiste à placer une semi-remorque routière sur un wagon plat.

Véhicule rail-route - Il s'agit d'une remorque standard de 45 pi pour marchandises sèches munie d'un bogie hydraulique entre les essieux arrière, qui lui permet de rouler aussi bien sur les routes que sur la voie ferrée.

Wagon porte-conteneurs - Wagon qui peut recevoir un conteneur que l'on a détaché de la plate-forme ou du train de roulement rail-route.

Wagon porte-remorque - Sans doute la formule rail-route la plus courante. Les semi-remorques peuvent être chargées latéralement ou aux extrémités du wagon, au moyen d'une rampe fixe. Les conteneurs ainsi transportés sont d'abord placés sur une plate-forme ou un train de roulement avant d'être installés sur le wagon plat.

Annexe 3

EXPRESSIONS, ABRÉVIATIONS ET TERMES COURANTS

(Les renseignements qui suivent se révéleront utiles au lecteur, mais n'ont aucune valeur légale.)

Déplacements terrestres seulement

a.a.r. ou A/R	Tous risques - assurance maritime (against all risks).
A/C	Compte courant (account current).
a/c ou acct.	Voir C^{te}.
A/D	Délais non respectés.
Ad valorem	Proportionnel à la valeur.
Affréter	Prendre un navire en location pour son propre usage ou celui d'un client, en vue d'un seul déplacement (affrétage de voyage) ou pour une période donnée (affrétage à temps).
Allège	Chaland ou péniche.
a meta	Expression italienne signifiant que les profits et pertes sont partagés en deux parts égales de 50p.cent.
a/s	Aux soins de.
A.T.	Termes américains.
Avarie	Perte ou dommages partiels.
Avarie particulière	Perte partielle due aux dangers de la mer, à distinguer de l'avarie commune.
Avarie sans pourcentage	Expression signifiant que l'indemnisation pour pertes partielles n'est pas assujettie au versement d'une franchise ou au calcul d'un pourcentage.
Avarie commune	Perte due au sacrifice délibéré de la totalité ou d'une partie de la cargaison ou à l'engagement de frais pour sauver le navire et la cargaison d'un danger commun (voir Jet à la mer). Ces pertes ou déboursés sont habituellement partagés entre les parties intéressées selon la valeur de leur intérêt.

Baraterie	Faute commise dans l'exercice de ses fonctions par le capitaine ou l'équipage d'un navire et entraînant la perte ou l'endommagement de la cargaison.
B/L	Voir Connaissement.
Bon de chargement	Document émis par le commandant ou le second d'un navire et portant que les marchandises ont bien été embarquées. On échange habituellement le connaissement contre le bon de chargement.
c.a.d.	Comptant contre documents (cash against documents).
C.A.F. ou caf	Coût, assurance, fret.
Cession	Céder un bien ou un droit par acte légal.
c.f., cbf, cb. ft.	Voir pi3.
C.F./cf	Coût, fret.
C.I.F./cif	Voir C.A.F.
C.I.F. & C.	Coût, assurance, fret et commission.
C.I.F. & E.	Coût, assurance, fret, commission et intérêt.
CIM	Convention CIM ou Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer.
Clause additionnelle	Ajout à une police d'assurance, qui la modifie ou la complète.
Clause d'avaries	Formule d'une police d'assurance permettant d'établir l'ampleur de la protection offerte en cas de perte partielle.
CMIMD	Code maritime international des marchandises dangereuses.
C.M.R.	Convention mondiale régissant le transport routier.
c/o	Voir a/s.
C.O.D.	Voir P.S.L.
COMECON	Conseil d'assistance économique mutuelle des pays communistes.
Compromis d'avarie	Voir Compromis d'avarie grosse.
Compromis d'avarie grosse	Document que doivent produire les propriétaires des marchandises à la suite d'une avarie commune et portant qu'ils consentent à acquitter leur part des frais éventuels.
Conditions des lignes régulières	Tous les frais de chargement, d'arrimage et de déchargement seront acquittés par le propriétaire du navire.

Conférence	Regroupement de compagnies de navigation qui fixent entre elles les tarifs et le rythme des voyages, afin de restreindre le jeu de la concurrence.
Connaissement	Document émis par le transporteur océanique à la réception des marchandises et portant qu'il s'engage à les livrer au destinataire. Constitue un titre de propriété à l'égard des biens qui y sont mentionnés.
Connaissement de plein parcours	Connaissement valant pour un déplacement au moyen de plusieurs modes de transport et comprenant un déplacement intérieur.
Connaissement embarqué	Connaissement portant que les marchandises ont bien été mises à bord du navire désigné.
Consignataire	Destinataire des marchandises.
Consignateur	Expéditeur des marchandises.
Courtage	Commission versée au courtier pour services rendus.
Courtier	Intermédiaire entre deux parties contractantes (acheteur-vendeur, noliseur-propriétaire).
C^{te}	Compte.
CWT	Voir Hundredweight.
Dead Head	Rouler à vide.
D/H	Voir Dead Head.
D.P.	Documents contre paiement.
Droits d'amarrage	Droits exigés par les compagnies de navigation régulières.
E. & O.E.	Voir S.E.O.
Embarqué en moins	Marchandises figurant sur le manifeste mais non embarquées.
En bon état	Affirmation signifiant que les marchandises, d'après leur apparence, semblent exemptes de dommages.
En colis	Méthode de transport où les objets (pièces d'acier, caisses, machines) sont manutentionnés un à un.
Endossement en blanc	Endos consistant en la seule signature de l'endosseur et permettant le transfert des droits conférés par le document en cause.
Entrepôt sous douane	Entrepôt régi par l'administration des douanes, où sont placées les marchandises jusqu'au paiement des droits.

F.a.a.	Franc d'avaries.
F à b, f.b.	Franco à bord.
F. à. q.	Franco à quai.
Fardage	Pièces de bois employées pour l'arrimage des marchandises.
F.A.S., f.a.s.	Franco le long du navire.
FB	Facture de transport.
FBL	Connaissement FIATA pour transports combinés.
FCL	Conteneur complet.
FCR	Attestation de prise en charge par le transitaire.
Feuille de pointage	Liste des marchandises entrées et sorties; cette feuille est vérifiée par le pointeur du quai.
f.i.o.	Franco chargement et déchargement.
f.i.o.s.	Chargement, arrimage et déchargement sans frais.
f.i.w.	Franco sur wagon.
FLT	Chariot élévateur à fourche.
F.M.C.	Federal Maritime Commission (É.-U.).
FOB, f.o.b.	Voir f. à b.
F.o.q.	Voir f. à q.
f.o.r.	Voir f.i.w.
Force majeure	Événement inhabituel, imprévisible et irrésistible qui libère d'une obligation en vertu d'un contrat.
f.o.t.	Voir f.i.w. - Franco sur camion.
F.P.A., f.p.a., fpa	Voir Franc d'avaries particulières.
Frais de conservation	Frais engagés par l'assuré pour prévenir ou minimiser une perte; ces frais sont remboursables en sus du montant d'assurance total.
Franc d'avaries particulières	Terme d'assurance maritime signifiant que la protection est limitée ou assujettie à des conditions.
Fret en tous genres	Les tarifs fret en tous genres sont exigés pour le transport de toute marchandise entre deux ou plusieurs ports d'un même type, dans un conteneur de taille donnée. C'est ainsi que des tarifs distincts s'appliquent aux conteneurs de 20 et de 40 pi.

FTL	Camion complet.
f.w.d.	Dommages causés par l'eau douce.
Garantie d'avarie commune	Garantie donnée par les assureurs à la suite d'une avarie commune et portant qu'ils consentent à prendre en charge la contribution requise de leurs assurés.
Godown	Entrepôt situé en Extrême-Orient.
Groupeur	Entreprise qui regroupe des expéditions de moindre envergure afin d'obtenir de meilleurs tarifs et d'en faire profiter ses clients.
Hundredweight	Quintal américain (112 lb).
I.C.C.	Commission chargée de la surveillance du commerce entre les états (É.-U.).
IMDG	Voir CMIMD.
IMO	Voir OMI.
Incoterms	Termes établis par la Chambre de commerce internationale.
ISO	Organisation mondiale de normalisation.
Jet à la mer	Action de jeter une partie ou la totalité de la cargaison ou de l'équipement du navire pour préserver d'autres objets d'un danger commun (voir Avarie commune).
KD	Démonté.
KDF	Démonté et mis à plat.
Lash	Chaland monté sur navire.
L/C	Lettre de crédit.
LCL	Wagonnée incomplète.
Lest	Poids dont on charge le centre d'un navire pour en assurer la stabilité.
LTL	Camionnée incomplète.
Manifeste	Liste des marchandises chargées dans un contenant de transport.
m.v.	Navire à moteur
n.a.d.	non autrement dénommé
N/C	Voir S.F.
NNSTD	Non mis en boîtes.

Noeud	Vitesse équivalant à un mille marin (6 080 pi) à l'heure.
n.o.s.	Voir n.a.d.
Notify Party	Nom de la personne qui doit être informée de l'arrivée des marchandises ou du navire; cette mention est obligatoire dans le cas de connaissement sans destinataire désigné.
NSTD	Mis en boîtes.
OMI	Organisation maritime internationale.
O/R	Aux risques du propriétaire.
OS & O	Voir S.M.A.
Péril de la mer, fortune de mer, péril maritime	Dangers inhérents à la navigation et imputables à des forces naturelles (tempêtes, vent, etc.).
Perte réputée totale	Expression désignant une situation dans laquelle les frais de réparation ou de recouvrement de marchandises endommagées, si on leur ajoute le coût de la récupération, seraient supérieurs à la valeur de ces marchandises au bout de l'opération.
pi3	Pieds cubes.
Poids légal	Poids net des marchandises plus les matériaux d'emballage extérieur.
Pro-No	Numéro de la facture de transport.
P.S.I.	Paiement sur livraison.
R/O, R.O.	Feuille de route.
Ro/Ro	Transport par roulage.
R.U.	Refusé ou non réclamé.
S.E.O.	Sauf erreur ou omission.
S.F.	Sans frais
SL & C	Charge et chiffre de l'expéditeur.
S.M.A.	Surplus, manquants, avaries.
S.S.	Navire à vapeur.
Taux spécifiques	Tarifs établis pour un type de marchandise donné, par opposition aux taux généraux.

TIR	Transports internationaux routiers; on voit cette inscription sur les camions dont le propriétaire détient un Carnet TIR, c'est-à-dire un carnet d'effets destinés au transport routier international en Europe.
Transport en vrac	Quantité homogène d'un produit non emballé.
Usance	Délai accordé pour le paiement des traites étrangères.
Valeur nominale	Valeur indiquée sur la pièce, le papier monnaie ou tout autre effet négociable; peut être différente de la valeur marchande.
Vte.	À savoir.
W.A.	Avec avaries.
W.B.	Feuille de route, bordereau.
W/C	Poids et frais.
W/M	Poids ou dimensions.
W.P.A.	Avec avarie particulière.
W.R.O.	Risques de guerre seulement.
W/T	Poids.
W/W	Certificat d'entrepôt.
Y/A	Règles d'York et d'Anvers, qui constituent le code international régissant les avaries communes.

Annexe 4

GUIDES ET MANUELS DISPONIBLES

1. Kuehne & Nagel - KN Transport Manual.
2. Canadian Board of Marine Underwriters - Guide to Marine Insurance.
3. Canadian Board of Marine Underwriters - Guide to Marine Insurance for Ocean Cargo.
4. La CIGNA du Canada, Compagnie d'assurance - Ports of the World - A Guide to Cargo Loss Control.
5. Association canadienne du camionnage - Manuel canadien pour réclamations de marchandises.
6. Guide d'expédition et d'étiquetage des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale.
7. Canadian Transportation and Distribution Management - 1990 Transportation Guide of Services.
8. Association canadienne du camionnage - Marchandises dangereuses - Guide du camionneur.
9. Association canadienne du camionnage - Code de sécurité - Guide du camionneur.
10. Association canadienne du camionnage - Traverser la frontière - Guide du camionneur.
11. Services intermodaux du CN - Le service intermodal du CN : Les faits, le matériel, les installations (disponible à votre succursale locale de CN Rail).
12. Services intermodaux de CP Rail - Container/Trailer Blocking and Bracing Manual.

REMARQUE : Les quatre ouvrages précédés d'une astérisque sont disponibles auprès de votre association provinciale du camionnage.

Annexe 5

REMERCIEMENTS

Nous remercions particulièrement les organismes suivants, qui nous ont aidés à rédiger le présent document.

La CIGNA du Canada, Compagnie d'assurance
CN Rail
Services intermodaux de CP Rail
Cast Amérique du Nord (1983) Inc.
Agence Canada Maritime
Canadian Association of Marine Surveyors
Association des transitaires internationaux canadiens
The Canadian Board of Marine Underwriters
Souscripteurs maritimes de l'Est
Fednav Limitée
Glasvan Trailers Inc.
Halterm Containers Terminal Operators
ITEL Containers International Corporation
Organisation maritime internationale
Johnson & Higgins Willis and Faber, Courtiers d'assurances
Kuehne & Nagel International Ltd.
McGregor Cory Cargo Services, Rotterdam (Pays-Bas)
McKie Marine Surveyors Ltd.
OOCL (Canada) Inc.
Administration du port de Hamilton
Administration du port de Toronto
Saguenay Maritime Limitée
Sea Containers
T.N.T. Canada
Toplis & Harding Canada Inc.
Transport Universel